MOTO



RYZACIA
SPORT
TECHNIKA
TURYSTYKA

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIAZKU MOTOCYKLOWEGO



Nr. 1 1939

Rok 9-ty

Cena numeru 50 gr.

Motocykliści zrzeszeni otrzymują „MOTOCYKL i CYCLECAR” bezpłatnie

MOTOCYKL i CYCLECAR

MIESIĘCZNIK

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO, POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM MOTORYZACJI, TECHNIKI, SPORTU I TURYSTYKI MOTOCYKLOWEJ

Nr. 1. STYCZEŃ 1939 r.

REDAKTOR — JERZY KULESZA. WYDAWCA — POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.

U W A G A! NOWY ADRES POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO I „MOTO”: WARSZAWA, NALEWKI 4 M. 15, TEL. 11.15-25.

Wszystkim Motocyklistom zrzeszonym, Czytelnikom i Sympatykom przesyłamy najlepsze życzenia pomyślnego Nowego 1939 roku.

Redakcja i administracja »MOTO«



J. K.

Ocena przeszłości i horoskopy na przyszłość

Minął sezon 1938 roku. Okres świąteczny spowodował przerwę w zawodach sportowych, a ostre mrozy zapędziły na zimowe leże nie jedną maszynę.

Możemy więc z całym spokojem poddać ocenie dorobek ubiegłego sezonu i zdać sobie sprawę czy zostały osiągnięte zamierzenia czy też nie i dlaczego oraz wysunąć wnioski na najbliższą przyszłość.

Ogólnie biorąc, można śmiało powiedzieć, że, szeroko i śmiało zakrojony, program został prawie w całości wykonany, a szczęśliwy przypadek i śmiała prywatna inicjatywa pozwoliły naszym jeźdzcom spróbować swych sił na torach zagranicznych i osiągnąć niebylejakie sukcesy.

Nie będę omawiał poszczególnych imprez drobniejszego asortymentu, scharakteryzuję je tylko pobieżnie aby podkreślić dążenia klubów, natomiast postaram się dać możliwie obiektywną ocenę najpoważniejszych zawodów, których organizacja pochłonęła większe sumy i moc wysiłku, lecz które pozwoliły na dobro „Związku" zapisać sukcesy sportowe i organizacyjne o wielkim ciężarze gatunkowym.

Trzymając się chronologicznego porządku, należy na pierwszym miejscu wspomnieć o szosowo-terenowym raidzie „Sto mil po Polsce".

Raid ten, zorganizowany z inicjatywy autora przez Motoklub „Unia" w Poznaniu, przy nader czynnym współudziale sekcyj motorowych wojskowych klubów sportowych jest imprezą, przewidziana na okres pięcioletni o określonym wyraźnie zgóry celu i zadaniach. Doroczny ten raid ma spełniać rolę duchowego połączenia sportowej Polski Wschodniej z Zachodnią, ma być propagatorem, na początku sezonu letniego, polskiej produkcji motocyklowej i przemysłu pomocniczego, ma być wreszcie przygotowaniem do gigantycznej imprezy szosowo - terenowej jaką ma być tegoroczna „sześciodniówka".

Pozatym raid „Sto mil po Polsce", który jest w istocie połączeniem raidu ze zjazdem gwiaździstym, pobudza zawodników do inicjatywy, do przejawiania decyzji, wreszcie do spróbowania swych sił w jeździe terenowej zależnie od posiadanej maszyny, posiadanej umiejętności i wrodzonej odwagi. Wprowadza on też, w formie prymitywnej, ubezpieczenie zawodników oraz rozgranicza w klasyfikacji zawodników jadących na solówkach od zawodników posiadających motocykle z przyczepkami.

Jak widzimy, na jeden raid dość sporo ciekawych problemów, a zakończenie jego na Targach Poznańskich jest też pewną atrakcją dla uczestników.

Samo założenie przy wyborze trasy też jest godne uwagi: linia, łącząca na mapie Poznań kolejno ze: Stryjem, Łuckiem, Pińskiem, Lidą i Wilnem określa kierunek trasy, która ma szereg różnorodnych możliwości drogowych pozostawionych do wyboru zawodnika.

Raid „Sto mil po Polsce", zorganizowany po raz pierwszy w roku ubiegłym, pozostawił nader dobre wspomnienia choć fatalne warunki atmo-



sferyczne w pierwszym dniu raidu przyczyniły się, w znacznej mierze, do wycofania się wielu zawodników dużej miary.

Jak każda nowa organizacja, zresztą na zupełnie odmiennych, niż dotychczas, zbudowana założeniach miała sowej mankamenty, ale dzięki dobremu przemyśleniu nie wywołała ani jednego protestu, ani jednego zażalenia, ani jednej poważniejszej pretensji, a to już wielki sukces organizacyjny.

O poważnym traktowaniu sprawy przez organizatorów świadczy to, że już w końcu ubiegłego roku rozpoczęli wstępne prace nad organizacją tegorocznego raidu „Sto mil po Polsce", zdając sobie doskonale sprawę z ważności przyjętego na siebie zadania.

O tym, co było dobre, a co było złe na zeszłorocznym raidzie omawiane było w „Moto" szeroko, obecnie tylko zaznaczę, że raid poderwał zaufanie do naszych map samochodowych oraz przekonał organizatorów, że zbadanie trasy, we wszystkich jej wariantach, jest nieodzowną koniecznością, aby nie narazić zawodników na niszczenie maszyn, względnie na przedwczesne wycofanie się z zawodów.

W każdym bądź razie raid „„Sto mil po Polsce" należy zaliczyć do poważniejszych, ciekawszych i nawskroś nowoczesnych zawodów motocyklowych, które dają dużo zadowolenia sportowego uczestnikom, otwierając przed nimi szereg możliwości tak, że każdy walczy z takimi przeciwnościami na jakie stać jego i jego maszynę i ma pewne szanse, co pozwala wziąć udział w tej imprezie nawet najsłabszym, którym regulamin raidu nie nakazuje pokonywać przeszkód, przeznaczonych właściwie dla asów polskiego motocyklizmu, jak to ma miejsce w innych zawodach. Na zakończenie należy dodać, że raid ten zapoczątkował współzawodnictwo wojskowych zawodników różnych rodzajów broni zmotoryzowanych.

Drugim poważnym, a nawet bodaj najpoważniejszym dorobkiem ubiegłego sezonu jest, bezwątpienia, również szosowo - terenowy raid „Szlakiem Marszałka Józefa Piłsudskiego". — To już impreza, jak na nasze warunki, gigantyczna, wymagająca niezwykłych wysiłków organizacyjnych, zakrojona na miarę europejską i dająca dowód, że polski sport motocyklowy stać na organizację, którą się może nie powstydzić przed sportową Europą.

Oczywiście pod wieloma względami organizacja raidu „Szlakiem Marszałka" jeszcze ustępuje międzynarodowym zawodom „Six Days"



ale jest to przyczyną tylko tego, że organizatorzy od kilku lat poszukują właściwych form organizacyjnych dla tej imprezy, która pod względem swych założeń daleko odbiega od imprez wybitnie sportowych, których istotnym celem jest albo rywalizacja pomiędzy producentami albo też pomiędzy organizacjami poszczególnych państw, dążących do uzyskania supremacji w sporcie motocyklowym na terenie międzynarodowym.

Istotnym celem raidu „Szlakiem Marszałka" jest: przestudjowanie możliwości przygotowania polskiego zawodnika - motocyklisty do zawodów zagranicznych, oswojenie go z ciężkimi wymaganiami stawianymi zawodnikom zagranicznym, podciągnięcie słabszych do poziomu mocniejszych w sporcie motocyklowym, sprawdzenie przydatności nowych maszyn produkowanych w kraju i wreszcie zainteresowanie najszerszych warstw społeczeństwa przydatnością motocykla dla długodystansowej turystyki, a, co najważniejsze, dla obrony kraju. Sprostanie tylu zadaniom nie należy do rzeczy łatwych, tymbardziej, że niektóre zadania są nawet nieco sprzeczne, jak również, że ograniczone środki finansowe zmuszają do pewnych ograniczeń i redukcji, jakkolwiek teoretyczne założenia organizacyjne wymagają innych rozwiązań.

Zeszłoroczny Raid „Szlakiem Marszałka", zorganizowany, jak i w latach ubiegłych, przez Sekcję Motorową W. K. S. Legia przy współudziale innych klubów motocyklowych, sekcyj motocyklowych W. K. S'ów oraz wydatnej pomocy oddziałów wojsk zmotoryzowanych, spełnił pokładaną w nim nadzieję i upewnił tak organizatorów jak i Zarząd P. Z. M., że możemy się ważyć na podjęcie się organizacji imprezy tego rodzaju o charakterze międzynarodowym.

Drobne niedomagania, jakie miały miejsce były wynikiem wyboru niedogodnego terminu raidu, bowiem pomoc wojska musiała być bardzo ograniczona, a wybór trasy nie pozwalał liczyć na pomoc innych organizacyj sportowych.

Tym nie mniej należy stwierdzić, że sukces osiągnięty przez organizację tego raidu jest naprawdę imponujący jeżeli weźmiemy pod uwagę, że zmierzyło swe siły ponad stu zawodników o różnym przygotowaniu sportowym, że jeszcze raz w poważnej ilości zdały egzamin motocykle rdzennie polskiej produkcji, że przez wiele tygodni młodzież polska, przyszli żołnie-

rze broni zmotoryzowanych, całą pełnię swych młodzieńczych zainteresowań skierowali w stronę motocyklizmu i że wreszcie zagranica przez swych obserwatorów zrozumiała, że motoryzacja Polski idzie naprzód choć nie stumilowymi krokami ale w granicach istotnych potrzeb Państwa.

Raid motocyklowy „Szlakiem Marszałka Józefa Piłsudskiego" to wielki wysiłek ale i wielki sukces moralny i materialny. Organizacja tego raidu stawia ubiegły sezon motocyklowy w liczbie najbardziej intensywnych sezonów motocyklowych polskiego sportu motocyklowego.

Obraz ubiegłego sezonu byłby niepełny jeżelibyśmy pominęli doroczny „Raid Tatrzański", zorganizowany przez Polski Klub Motocyklowy. Jest to impreza o znacznie mniejszym zakresie niż „Raid Szlakiem Marszałka" lecz przewyższająca raid „Sto mil po Polsce" doborem trasy, przebiegającej po najpiękniejszej okolicy naszego kraju.

Osobliwością „raidów Tatrzańskich" jest to, że w stworzeniu trudności dla zawodników natura wyjątkowo współdziała z organizatorami.





Wybrany ciężki teren przez organizatorów, możliwy, do przejazdu motocyklem, staje się w dniu zawodów po lub w czasie ulewnego deszczu istotną mordownią dla maszyny i człowieka. Nic więc dziwnego, że organizatorzy nie bardzo sobie chwalą taką pomoc, która chociaż czyni z raidu imprezę dla mohikanów ale stwarza wiele trudności organizacyjnych, wyczerpuje zawodników do ostateczności, robiąc z nich ludzi przedenerwowanych i skłonnych do niewytłomaczalnych nieraz wybuchów i nieuzasadnionych pretensyj.

Zeszłoroczny „raid Tatrzański" należy właś-



Fragment z raidu „Sto mil po Polsce".


Pora zimowa wpływa na zmniejszenie ruchu motocyklowego, lecz go nie przerywa. Wymaga jednak stosowania zimowych olejów
GALKAR-LUX
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
M LUX
KARPATY
GALKAR M-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NA NAJWYŻSZE WYMOGI
»KARPATY«



nie do tych nieszczęśliwych imprez sportowych, w których różnego rodzaju nieporozumienia lub, być może, niewłaściwa interpretacja wyłaniających się zagadnień przesłoniły istotny wynik, a nawet sukces tych wyjątkowo interesujących zawodów motocyklowych.

Nie należy zapominać, że raid „Tatrzański" to właściwie namiastka na naszym gruncie słynnych międzynarodowych „Six Days" (sześciodniówki), w których, jak wiemy, corocznie ginie lub odnosi poważne obrażenie conajmniej kilku zawodników, w których próbują swych sił najlepsi motocykliści świata, których organizacja pochłania zawrotne sumy i jest przeprowadzona przez „mocarstwa motocyklowe".

Zeszłoroczny raid „Tatrzański" był imprezą naprawdę trudną, imprezą jakiej może dotychczas nie było, gdyż warunki atmosferyczne były przeokropne i stwarzały na cięższych odcinkach terenowych sytuacje zagrażające życiu zawodników. Osiągnięte wyniki w takich warunkach to wyraźny dowód, że polski zawodnik nie potrzebuje się obawiać najcięższej konkurencji nawet w zawodach zagranicznych. Zwycięzcy zeszłorocznego raidu „Tatrzańskiego" to niezaprzeczalni, w przyszłości, zdobywcy miejsc klasyfikowanych w imprezach zagranicznych. Zeszłoroczny raid Tatrzański to też wielki wyczyn polskiego motocyklizmu, nadający specjalny charakter ubiegłemu sezonowi motocyklowemu.

Szereg raidów szosowo-terenowych o mniejszym zakresie zamyka chlubną „kartę raidową" ubiegłego sezonu, nie mówiąc o zagranicznych występach naszych zawodników, o czym rozpisywaliśmy się szeroko. Można z całym spokojem twierdzić, że większość klubów motocyklowych, zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym, zrozumiała swoje właściwe zadanie i dziś nie szczędząc kosztów i wysiłków organizuje zawody, które szkolą młodych motocyklistów na dobrych żołnierzy broni zmotoryzowanych, którzy zżywają się z maszyną, znają jej możliwości i bolączki i zawsze dadzą sobie radę lub innym potrafią pomóc.

Raidy są doskonałą szkołą dla masowego doskonalenia motocyklistów w jeździe szosowej no i terenowej ale nie mogą spełnić roli propagatorów sportu motocyklowego, ponieważ odbywają się na trasach prowadzących szosami, a jeźdzcy są na danym odcinku widziani przez nader krótki okres czasu. Zupełnie inaczej sytuacja się przedstawia, gdy zawody motocyklowe odbywają się na autodromach lub nawet na szosach o zamkniętym obwodzie przy nieznacznej długości okrążenia, gdzie kilkudziesięciutysięczna rzesza widzów może obserwować zawody podczas całego czasu ich trwania.

Zawody na autodromach lub zamkniętym obwodzie mają olbrzymie znaczenie propagandowe, które wzrasta w miarę znaczenia samych



zawodów pod względem sportowym oraz w miarę udziału asów motocyklowych krajowych i zagranicznych, gdy widzowie oczekują ostrej walki.

Ubiegły sezon i na tym polu ma do zanotowania wielkie sukcesy, z których bezwarunkowo najgłówniejszym jest wznowienie organizacji Grand Prix w ogólności, a poraz pierwszy w stolicy — w szczególności.

Jakkolwiek w zawodach tych nie udało się polskim zawodnikom odnieść poważniejszych zwycięstw, które przypadły fabrycznym jeźdźcom zagranicznym (niemieckim) nie umala to bynajmniej znaczenia tej imprezy dla polskiego sportu motocyklowego, ponieważ porażka była z góry przewidywana, nie była dla nikogo niespodzianką i z tego powodu zawody miały charakter raczej wielkich ćwiczeń sportowych, w których nauczycielami byli doskonale wyćwiczeni jeźdźcy zagraniczni, a uczniami nasi zawodnicy, niż charakter rozgrywki międzynarodowej.

Zarząd P. Z. M-u, udzielając zezwolenia S. M. W. K. S. „Legia" na organizację zawodów o „Grand Prix" Polski zdawał sobie doskonale sprawę z możliwości porażki naszych motocyklistów ale uznał za celowe dopuścić do zmierzenia się naszych zawodników z wyborowymi jeźdźcami zagranicznymi aby móc ocenić nasze możliwości i aby móc zapoznać polskich motocyklistów z taktyką i techniką jazdy stosowaną zagranicą.



Płk. Eugeniusz Wyrwiński, wiceprezes (sportowy) P. Z. M-mu. opiekun i „odnowiciel" polskiego sportu motocyklowego.



P. Docha (Ziutek) czołowy zawodnik Polski, kpt. sport. P. Z. M-mu obchodził w 1938 roku jubileusz 100-nego udziału w zawodach sportowych.

Wysyłanie „na naukę" naszych zawodników zagranicę byłoby kosztowne i zostałyby zupełnie utracone momenty propagandowe jakie przy organizacji „Grand Prix" w stolicy zostały całkowicie osiągnięte.

To był jeden z czynników nakazujący organizację tego rodzaju zawodów w Polsce. Drugim czynnikiem była konieczność sprawdzenia naszych założeń organizacyjnych w praktyce. bowiem jeżeli nie chcemy być na szarym końcu pośród państw Europy propagujących sport motocyklowy musimy organizować zawody na miarę europejską. I to zostało wykonane w całej rozciągłości, a zebrany bogaty materiał zostanie wykorzystany przy organizacji dalszych imprez międzynarodowych w następnych latach.

Tak więc i w dziedzinie wielkich wyścigów ubiegły sezon zapisał się chlubnie. W następnych sezonach nie zachodzi więc konieczność wprowadzania inowacji lub wznawiania dawnego repertuaru sportowego; chodzi tylko o utrzymanie stanu posiadania, co, w naszych warunkach, nie będzie należyć do rzeczy ła-

twych, bowiem zeszłoroczny program był naprawdę imponujący i był nawiązaniem do najlepszych okresów polskiego sportu motocyklowego.

Aby zamknąć całokształt wysiłków klubów motocyklowych należy wspomnieć o pracy w dziedzinie wyszkolenia (przysposobienia) motorowego, co najbardziej zostało zaakcentowane na terenie Lwowa, Gdyni i Wilna.

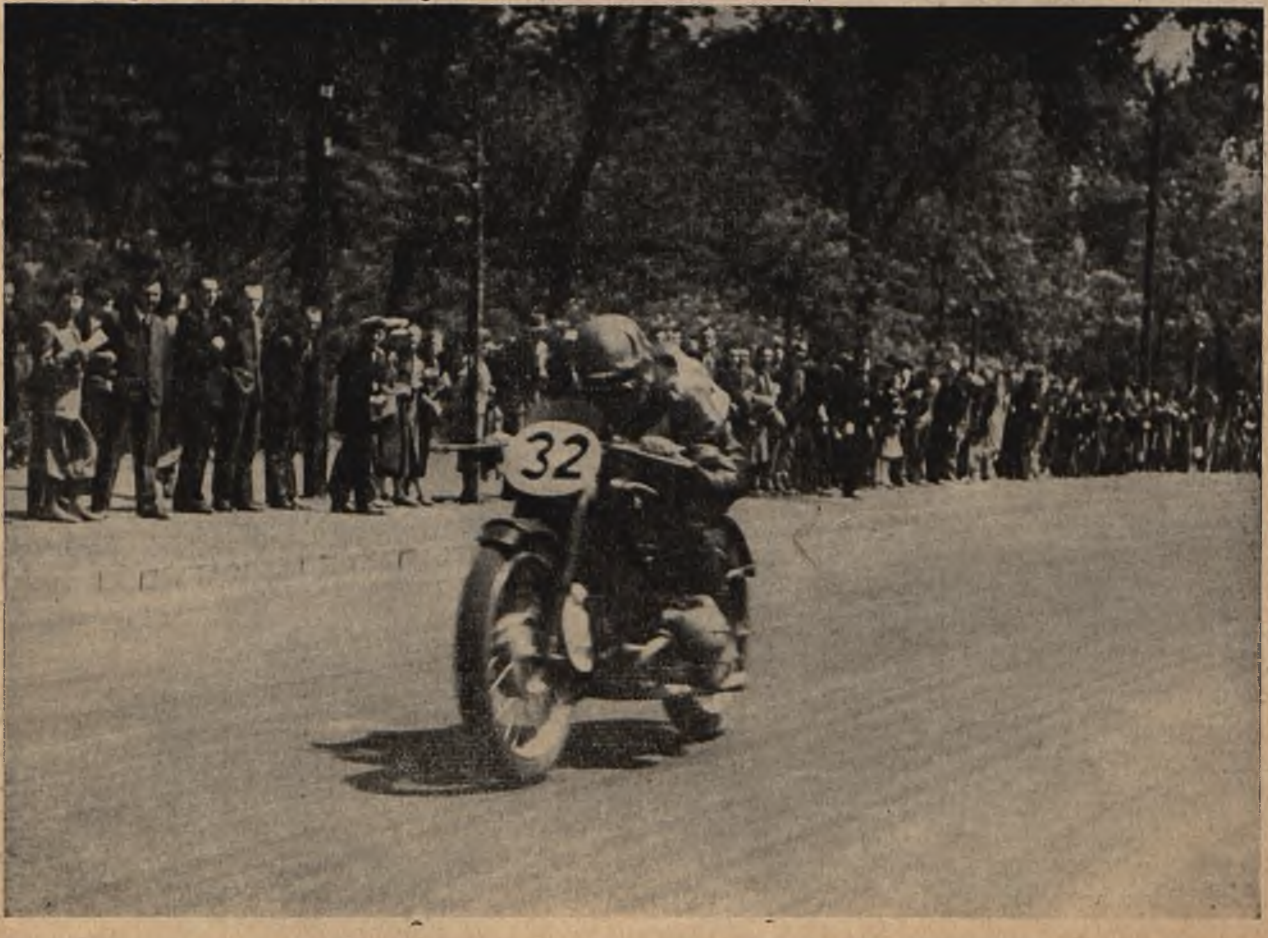
Reasumując, można śmiało powiedzieć, że sezon zeszłoroczny należy zaliczyć do udanych sezonów, który ładną będzie miał kartę w historii polskiego sportu motocyklowego. Nie mała w tym zasługa wiceprezesa Zarządu P. Z. M. płk. Wyrwińskiego, którego pomocy i opiece zawdzięczają organizatorzy możliwość realizacji zamierzeń w takim zakresie jak to obecnie mamy do zanotowania.

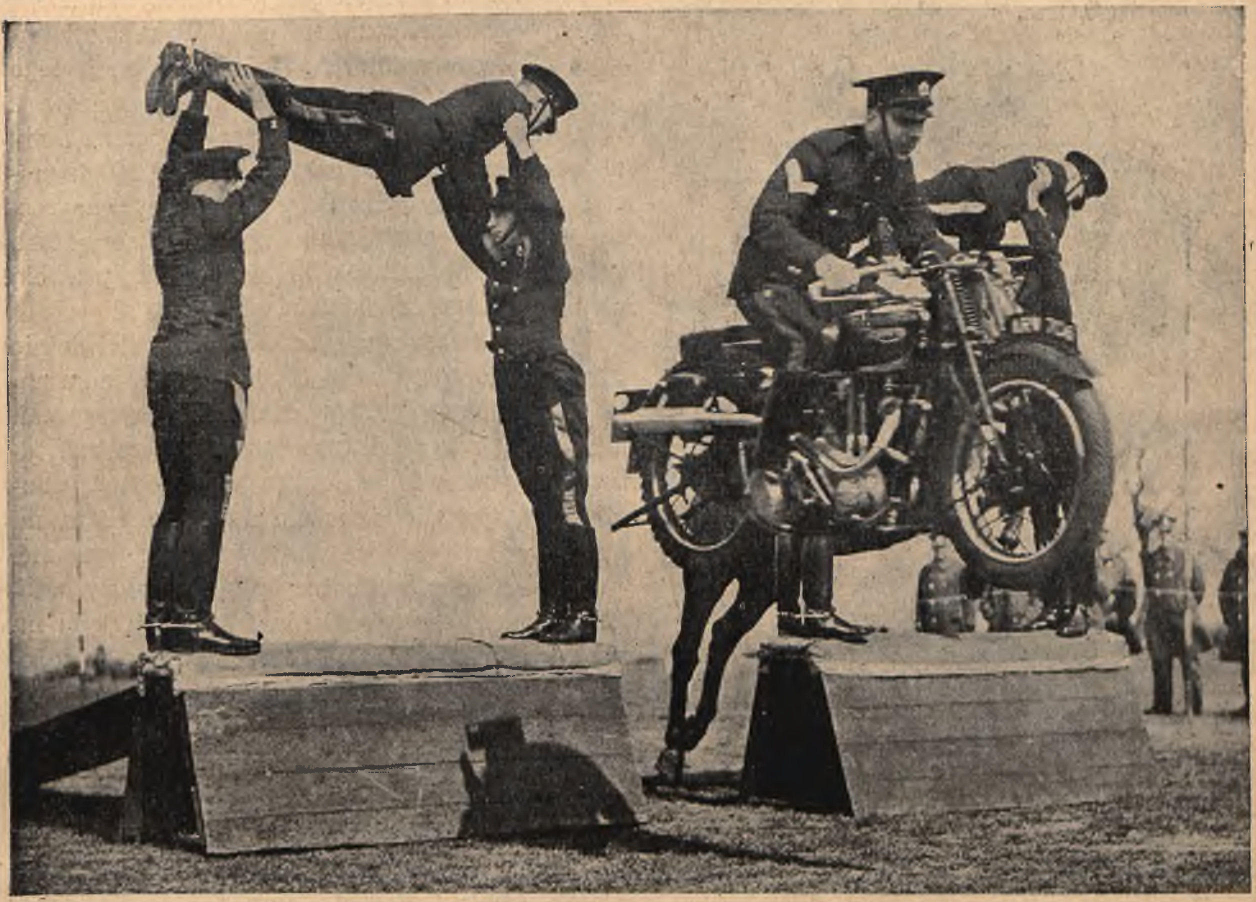
Zastanawiając się nad horoskopami na najbliższą przyszłość i oceniając możliwości klubów, zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym wydaje się koniecznym utrzymanie programu sportowego zeszłorocznego, a więc organizacja: raidu „Szlakiem Marszałka", raidu „Tatrzańskiego", raidu „Sto mil po Polsce", następnie organizacja „Grand Prix Polski. To imprezy poważniejsze, ogólnopolskie zamknięte, otwarte i międzynarodowe.

Następnie konieczną wydaje się organizacja wielkiej imprezy dla motocykli małolitrażowych i popularnych „Setek", (Raid Warszawa — C. O. P.) dalej zorganizowanie szeregu zawodów o małym zakresie też dla „setek", wreszcie jaknajwięcej imprez dla nowicjuszy i dla niestowarzyszonych. Tu mają kluby szerokie pole do popisu aby zdobyć sobie nowych członków, nowy narybek i nowych motocyklistów dla Związku.

Możliwość utrzymania takiego programu wydaje się bezsporna o ile, oczywiście, wojsko będzie mogło okazać takąż pomoc jak w roku ubiegłym, a kluby wykażą tyleż dobrej woli, inicjatywy i energii.

Zasadniczo sprawa organizacji imprez czołowych została przesądzona. Obecnie omawiane są już tylko szczegóły, natomiast całkowity program sportowy (kalendarz sportowy P. Z. M.) zostanie ustalony na zjeździe kapitanów sportowych, który odbędzie się w dniu 15 b. m., na którym przedstawiciele klubów skonkretyzują swe zamierzenia i określą swe możliwości na sezon tegoroczny.





Huzarzy angielskiej gwardii zostali zmotoryzowani — na zdjęciu współzawodnictwo motoru z koniem w skoku przez sztuczną przeszkodę.



Całkowicie zmotoryzowany batalion pułku angielskiej Gwardii Goldstream at Wellington Barracky.



w F. I. C. M. i zobowiązały do utrzymania się na odpowiednim poziomie przy organizacji imprez międzynarodowych. W konsekwencji tego przewidywane jest wysłanie obserwatorów z ramienia Zarządu P. Z. M. na większe zawody zagraniczne, a w szczególności na Międzynarodowe Zawody „Six Days", a nawet była rozważana sprawa wysłania oprócz obserwatora również i zawodnika, o ile, oczywiście, pozwolą na to skromne środki Związku.

Tyle w dziedzinie sportowej. W dziedzinie turystyki motocyklowej trudno jest obecnie nakreślić jakiś konkretny plan zakrojony szerzej. Jest to dziedzina dotychczas w Polsce zaniedbana, a postawienie jej na właściwym poziomie wymaga wielkich kosztów i wysiłków, na które Związek jeszcze nie może sobie pozwolić.

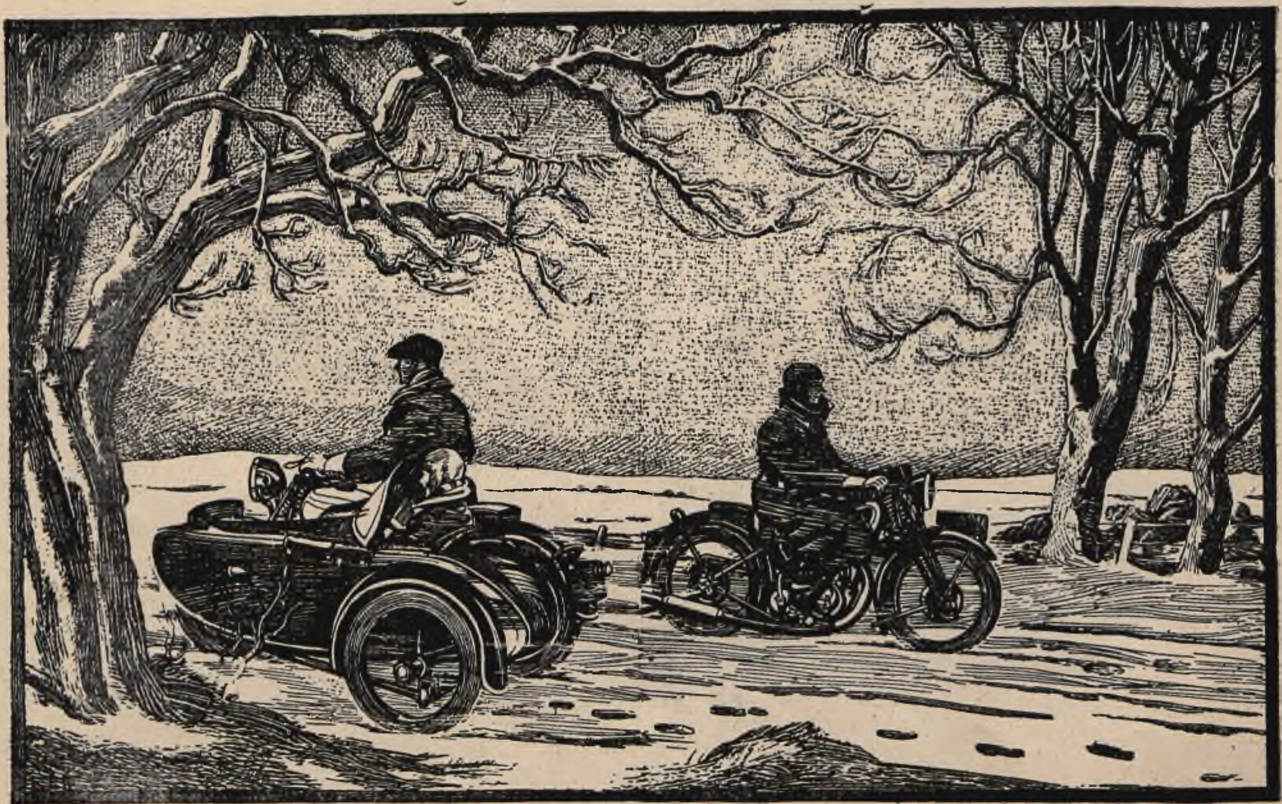
W zakresie p. w. motocyklowego należy oczekiwać znacznego ożywienia tak ze względu na zainteresowanie P. O. Motorową jak i dążenie klubów do organizacji zawodów w których jazda terenowa jest dominującym czynnikiem.

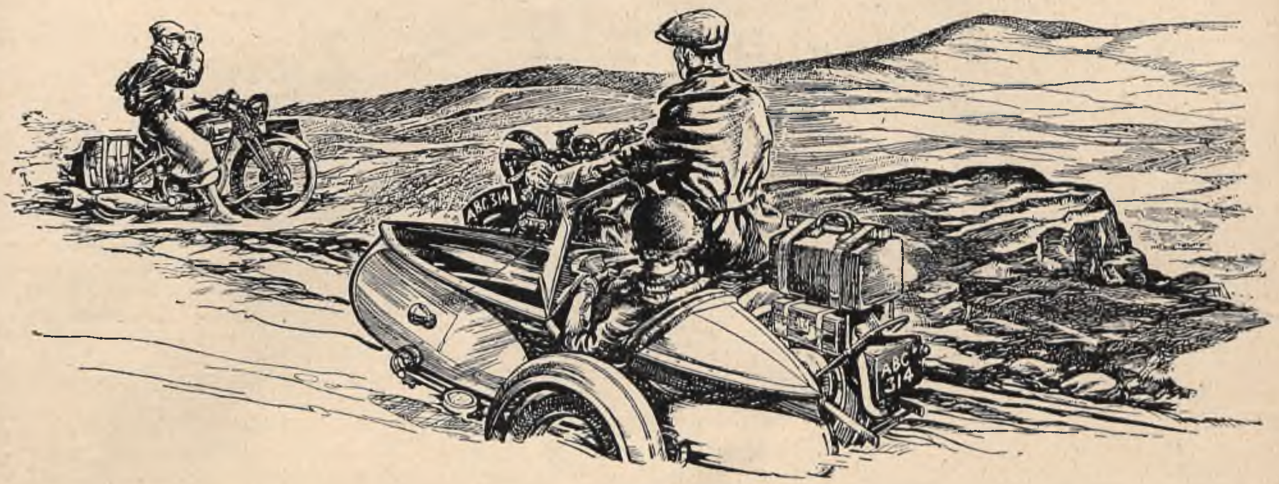
„Moto" w dalszym ciągu będzie realizować swój, nakreślony w 1937 roku, program redakcyjny.

Rok 1939-ty wznawia dawne zjazdy kapitanów sportowych zaincjonowane w swoim czasie przez autora niniejszego artykułu, które pozwoliły zbliżyć się Zarządowi P. Z. M-mu bezpośrednio do Zarządów Klubów, ułatwiły

Niewątpliwie zapoczątkowany ponownie i udany zeszłoroczny występ naszych zawodników poza granicami Polski i w roku bieżącym zostanie powtórzony choćby dlatego, że, jak to okazało się na ostatnim Kongresie F. I. C. M. związki motocyklowe państw północnych dążą do nawiązania ścisłej współpracy sportowej z Polskim Związkiem Motocyklowym i chętnieby widziały start naszych zawodników u siebie i swoich u nas. Należy przypuszczać, że utworzenie bloku z tych państw przy udziale Polski na terenie międzynarodowym dla obrony interesów wobec „mocarstw motocyklowych" byłoby do pomyślenia i zrealizowania.

Organizacja Grand Prix Polski i zgłoszenie do kalendarza F. I. C. M. „sześciodniówki" o charakterze międzynarodowym wysunęły Polskę przed inne pomniejsze państwa zrzeszone



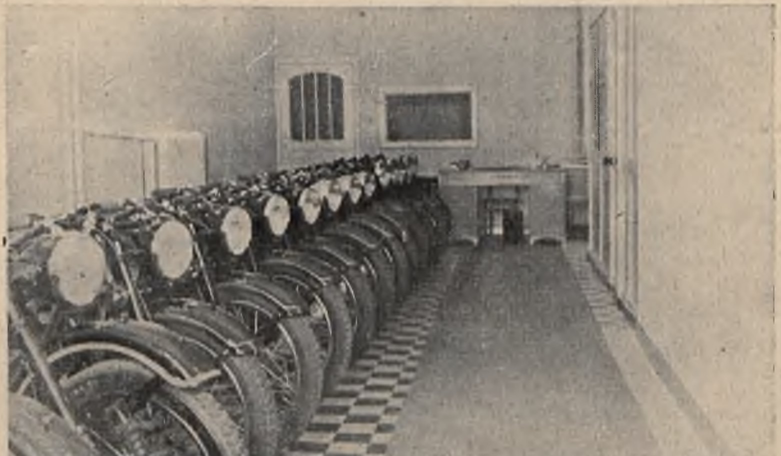


takiż kontakt pomiędzy poszczególnymi klubami i dały możność rozstrzygnięcia w krótkiej drodze szeregu najbardziej zawiłych kwestyj. Między innymi, wynikiem jednego ze zjazdów było rozpoczęcie wydawnictwa „Motocykl i cyclecar" (MOTO), które miało być mocno popierane przez kluby, co niestety nie dało się dotychczas zauważyć, choć wydawnictwo wchodzi w 9-ty rok swego istnienia.

Należy przypuszczać, że tegoroczny zjazd kapitanów sportowych będzie nie mniej owocny w wyniki i skieruje polski sport motocyklowy na nowe drogi, które pozwolą sportem tym zainteresować szersze masy i zdobyć nowych zawodników, młode siły sportowe, których brak coraz bardziej daje się odczuwać.

Nie bez znaczenia jest fakt zainteresowania się i uznania jako nieodzowną konieczność budowę toru żużlowego w stolicy. Budowa toru żużlowego w Warszawie, której mieszkańcy małe dotychczas okazywali zainteresowanie sportem motocyklowym ma pierwszorzędne znaczenie, bowiem pozwoli stworzyć zastępy „publiczności na zawody motocyklowe", która, dzieląc się swoimi wrażeniami i entuzjazmem ze znajomymi, będzie pracować na zmianę zapatrywań stolicy, a więc i decydujących czynników, na sport motocyklowy, a tym samym na motocyklizm, będący, obecnie, jako zagadnienie,w pewnych sferach w całkowitym zapomnieniu. A przecież to o czym zapomniano nie może liczyć na poparcie.

W końcu żywić należy nadzieję, że prasa sportowa i w tym roku będzie się przyczyniać do rozwoju motocyklizmu, dając fachowe, nieskrępowane miejscem reportaże z zawodów oraz wywiady charakteryzujące nastawienie, poglądy i zamierzenia władz sportowych.



W pierwszych dniach stycznia b.r., znane warszawskie zastępstwo motocykli BMW, Rudge i T.W.N., — Towarzystwo Handlu Motocyklami, pod kierownictwem popularnego sportowca motorowego p. Wł. Truskolaskiego, obchodziło podwójne święto: jubileuszu 10-lecia istnienia f-my i poświęcenia nowootwartego salonu wystawowego. W uroczystościach poświęcenia salonu raczyli wziąć udział, członkowie Zarządu P. Z. M. oraz liczny zastęp znanych osobistości, ze świata sportu motocyklowego, za co na tym miejscu Zarząd F-my składa staropolskie Bóg Zapłać.

Na zdjęciu fragment nowootwartego salonu wystawowego przy ul. Marszałkowskiej 31a.

RYSZARD WALIGÓRA.

Cele i zadania Polskiego Związku Motocyklowego

„— Żyjemy w epoce olbrzymich zmagań narodów i państw. Tylko ten ma szanse, kto wychowa silniejszy typ człowieka, twardszy typ żołnierza, kto będzie miał mocniejsze nerwy, więcej charakteru. Zagadnienie człowieka i jego zdolności do walki, czy to codziennej szarej, czy to na polu bitwy — jest wiec dla nas, narodu o wielkich ambicjach, który ma wiele do osiągnięcia — kwestią żywą, aktualną. Absorbuje ona, musi absorbować wszystkich, kto myśli o wielkiej potężnej Polsce.

— Wychować ludzi silnych, ludzi twardych — oto myśl przewodnia, która powinna stale przyświecać wszystkim, pracującym na polu wychowania fizycznego i sportu. —

— Starszyźnie sportowej, a więc kierownikom sekcji, prezesom klubów, sędziom — należy stawiać wymagania coraz większe, duże większe niż te, do jakich ograniczano się dotychczas. Kierownicy sportowi powinni umieć pracować planowo, metodycznie, dążyć do coraz lepszych wyników. Muszą być przykładem solidności i rzetelności w pracy".

(Z Noworocznego przemówienia gen. Sawickiego, dyrektora Państw. Urzędu Wych. Fiz. i Przysp. Wojsk.).

Jakkolwiek temat ten jest ogólnie znany i przez wielu niechętnie widziany na łamach „Moto", (organu oficjalnego P. Z. M.) jednakże musimy do niego rokrocznie powracać na początku sezonu przed Walnym Zjazdem Delegatów P. Z. M., ponieważ rokrocznie spotykamy się w fałszyfą interpretacją zadań Związku, a ięc i z fałszywą oceną jego pracy i zamierzeń.

Przede wszystkim ciągle pokutuje u nas identyfikacja pojęć Związku-Organizacji z pojęciem Zarządu Związku — sztabu tej organizacji. W pojęciu większości Zarząd P. Z. M-u uosobniony jest z pojęciem komisarza, organu kontrolującego, organu niemal o zadaniach policyjnych lub też na odwrót organu, którego zadaniem jest wszechmożna opieka nad obywatelem, który nabył motocykl, wpisał się na listę jednego z klubów, płaci lub też nie płaci terminowo składek i stawia żądania, ponieważ nabył motocykl, choćby ten motocykl został zakupiony dla własnej przyjemności i do innych celów nie jest używany.

Taka interpretacja zasadniczych pojęć jest najzupełniej fałszywa. Związek (P. Z. M.) jest ogranizacją, skupiającą w sobie około 60-ciu klubów motocyklowych, zbudowana na podobieństwo innych państwowych organizacyj sportowych. Naczelną władzą Związku jest Walny Zjazd Delegatów właśnie tych klubów, który właściwie rządzi Związkiem, ustala wytyczne pracy sportowej i innej, zakreśla dokładne



Tak powinniśmy umieć defilować w 1939 roku.



Musimy szkolić w pokonywaniu najtrudniejszych przeszkód terenowych. (Na fotogr. mot. Ariel w znanym z trudnych warunków terenowych raidzie angielskim „Scott Trial”.



Szkolenie motorowe na wycieczkach młodzieży „Hitlerowskiej”.



programy itp. Wykonawcą woli Zjazdu jest Zarząd Związku powołany przez Zjazd. To jest istotne rozgraniczenie kompetencyj.

Możliwości Zarządu Związku są nader ograniczone i w istocie zależą od możliwości osobistych poszczególnych członków Zarządu i ich dobrej woli to też stawianie wymagań i prerensyj jest w wielu wypadkach co najmniej nieuzasadnione, gdyż tylko wspólna i stała praca Zarządu P. Z. M. i jego poszczególnych członków - klubów może dać konkretne wyniki. Niestety Zarząd P. Z. M. nie zawsze spotyka się z należytym oddźwiękiem i natrafia na wielkie trudności w łonie Związku przy wykonywaniu uchwał Naczelnej Władzy tegoż.

To też należy nie zapominać o tym, że Walny Zjazd Delegatów, ustalając jakiekolwiek zadania i polecenia dla Zarządu Związku nakłada tym samym na kluby obowiązek ścisłego wykonywania poleceń Zarządu P. Z. M., działającego z ramienia Naczelnej Władzy P. Z. M-u. Niestety kluby, chętnie wypowiadając żądania i pretensje przez usta swych delegatów, zapominają o przyjętych na siebie obowiązkach i, nie wypełniając terminowo poleceń Zarządu, uniemożliwiają wykonanie przez Zarząd otrzymanych poleceń od przedstawicieli tychże klubów. Takie ustosunkowanie się rozgrzesza Zarząd P. Z. M-u i szkodzi sprawie.

Raidy nocne — jedno z głównych zadań.



Po szczegółowym omówieniu kompetencyj przejdę do właściwych zadań Związku (organizacji nie Zarządu). Polski Związek Motocyklowy jako organizacja, upoważniona do reprezentacji polskiego sportu motocyklowego zagranicą jest, tym samym, organizacją poniekąd państwową i z tego tytułu ciążą na niej pewne zobowiązania w stosunku do Państwa.

P. Z. M. ma w zasadzie daleko szerszy zakres działania niż inne związki państwowe, ponieważ oprócz obowiązku wychowania „twardego, wytrzymałego na trudy wojenne obywatela" spełnia jeszcze zaszczytną rolę propagatora motoryzacji w Polsce, o której niezbędności dla celów obrony Państwa zbytecznym byłoby się



Szkolmy w znajomości mapy.

rozpisywać! Najważniejszym jednak zadaniem Związku (całej organizacji) jest przysposobienie motocyklistów polskich do pełnienia, w razie potrzeby, służby na motorze w szeregach wojska polskiego.

A że ta służba jest ciężka i że długo się do niej trzeba przygotowywać, aby móc spełnić otrzymane zadanie każdemu jest to wiadome i zadaniem niniejszej pracy jest nie rozwodzić się nad sposobami pełnienia tej służby, a tylko o należytym do niej przygotowaniu.

Przygotowanie składa się z trzech etapów, a mianowicie: szczegółowe poznanie konstrukcji motocykli różnych typów, osiągnięcie umiejętności dawania sobie rady z tą skomplikowaną ma-

szyną oraz wytrenowanie się w jeździe, a w szczególności w jeździe terenowej.

Aby przygotowanie młodego motocyklisty odbywało się prawidłowo konieczne jest kierownictwo ze strony starszych członków klubu, a tym bardziej ze strony Zarządu klubu. Jest rzeczą ogólnie wiadomą, że najpilniejsze studia z podręczników nie zdołają nigdy zastąpić żywego słowa i praktycznej rady, jakiej się wielokrotnie nie znajdzie w żadnym z podręczników.

Aby tego rodzaju nauka nie była nużąca lub mało interesująca dla niektórych — kluby motocyklowe dysponują doskonałym wabikiem w postaci „Państwowej Odznaki Motorowej", której istotnym celem jest właśnie wojskowe przysposobienie motorowe obywateli Polski.

Trzystopniowa odznaka zachęca do prób nawet najsłabiej przygotowanych, i napewno znajdzie wielu zwolenników, jeżeli kluby „dołożą do tego ręki". Moim skromnym zdaniem, aby w tym roku sprawę ruszyć z miejsca, mniejsze kluby powinny na ten rok zupełnie zrezygnować z głośnych tradycyjnych imprez sportowych i przystąpić do organizacji zawodów, które byłyby niczym innym jak przygotowaniem do prób na Państwową Odznakę Motorową. Automobiliści wzięli się do tej sprawy z sercem i dużo robią w tej dziedzinie — u nas sprawa P. O. M. nie wzbudza dotychczas ani wielkiego entuzjazmu, ani zainteresowania, choć przecież inicjatywa wprowadzenia Państwowej Odznaki Motorowej wywodzi się właściwie z łona P. Z. M-u i tu okrzepła w pierwszej formie regulaminowej.

Jeżeli zarządy klubów motocyklowych, zrzeszonych w P. Z. M. czują się powołane do szerszego zakresu pracy przy skromnych środkach posiadania — przygotowywanie członków tych klubów do prób sprawności na P. O. M. i przeprowadzenie tych prób wydaje się pierwszym i najpilniejszym zadaniem.

Następny etap działalności to organizacja zawodów o charakterze wojskowym w zakresie szerszym niż to przewiduje regulamin P. O. Motorowej. O rodzajach tych zawodów i sposobach przeprowadzania niejednokrotnie podawało



Nawet najbardziej zaśnieżona i pokryta lodem droga nie jest groźna dla motocyklisty obeznanego z jazdą terenową.



„Moto", nie będę do tego tematu powracał, chciał bym jednak zwrócić uwagę na pewien szczegół o którym często zupełnie zapominają organizatorzy.

My Polacy mamy zawsze przy swych poczynaniach pewną dążność do przesady. Jeżeli organizujemy zawody szosowo-terenowe to staramy się, jak to się mówi nieraz „dać szkołę zawodnikowi", a jeżeli w naszych usiłowaniach znajdziemy godnego sprzymierzeńca w rodzimej, zmiennej aurze, to „zawodnik" dalibóg, jest wtedy naprawdę nieszczęśliwy i z gorącego entuzjasty „jazdy terenowej" staje się najzagorzalszym przeciwnikiem tego rodzaju imprez sportowych, jeżeli do tego nie wyjdzie z opresji z osłabionym mięśniem sercowym, poważnym przeziębieniem itp. W takim ujęciu sprawy zadanie bynajmniej nie zostało wykonane: zamiast wyrobić „twardego" człowieka, zahartowanego do poważnych wyczynów — dajemy sportowca zniechęconego i niezdolnego do jakiegokolwiek większego wysiłku.

Kuracja osłabionego mięśnia sercowego jest kuracją długą i pociąga za sobą pewne koszta, a na „zarobienie" tej choroby wystarczy kilkugodzinowy wysiłek ponad siły, co przecież nieraz miało miejsce podczas naszych zawodów terenowych.

Następną sprawą jest monotonność, jednolitość wybieranych tras. Nie każdy motocyklista ma możność przyjmowania udziału w szeregu imprez, poświęconych jeździe terenowej, a więc wniosek z tego, że trasa każdej takiej imprezy powinna być na tyle urozmaicona, żeby zawodnik miał okazję do pokonywania różnych przeszkód terenowych jak to: piasku, błota, strumieni, dużych wzniesień itp., a nie zarzynał maszynę w głębokim piasku, co najczęściej jednakże ma niestety miejsce.

Celem zawodów w jeździe terenowej, oprócz nauczenia tej jazdy jest wykazanie jej niezwykłych walorów dla zachęcenia do możliwie częstszego uprawiania tej gałęzi sportu motocyklowego, wynika więc stąd wniosek, że należy tak układać warunki regulaminowe i tak przeprowadzać wybór trasy, żeby nie tylko nie zniechęcać zawodników, a na odwrót czynić z nich zdecydowanych zwolenników jazdy terenowej, znajdujących w niej upust dla młodzieńczej energii i realizację pożądanego zwycięstwa nad możliwymi do pokonania trudnościami. Wyznaczenie kilku wariantów trasy, różnie punktowanych, jak to ma miejsce w raidzie „Sto mil po Polsce" wydaje się najbardziej szczęśliwym rozwiązaniem, a w każdym bądź razie konieczne jest



zapewnienie trasy na pogodę i na deszcz, aby z zawodników nie czynić „męczenników sportu" i aby do nich nie mogli złośliwi stosować anegdotki o sportowcu, posuwającym się o kulach, który na zapytanie dlaczego narażał się na takie kalectwo twierdził uparcie, że robił to „dla zdrowia".

Jak we wszystkim konieczny jest umiar, tak i w tej dziedzinie nie można dla efektu, dla uzyskania nazwy „maratonu motocyklowego" „piekła na ziemi" i temu podobnych górnolotnych określeń zawodów narażać zdrowie zawodników i całość ich maszyn, nabytych za ciężko zdobyte pieniądze. Oczywiście trudno jest zwalczać niebezpieczeństwo w zawodach, gdzie jedyną podstawą do klasyfikacji jest szybkość, ale można częściowo wyeliminować niebezpieczeństwo, a same zawody nie stracą na atrakcyjności ani dla zawodników, ani dla widzów, a cel zostanie osiągnięty w zupełności. Czyż miarą powodzenia zawodów ma być ilość połamanych maszyn i ilość zawodników, kurujących się w szpitalach?





Zakończenie sezonu sportowego M. K. Z. S. Gdynia i otwarcie I-go bezpłatnego kursu nauki jazdy na motocyklach.
Siedzą od lewej 1. Inż. Michalski, prezes Zarz. Podokręgu Morskiego Z. S. 2. Inż. Szaniawski, Vicekomisarz Rządu, mjr. Owczarski d-ca wojsk samochodowych na wybrzeżu. 3. Wł. Dąbrowski, prezes M. K. Z. S. Gdynia, mjr. Zaucha K-dt Podokręgu Morskiego Z. S. 6. W głębi kpt. Ziewbrowski, wykładowca terenoznawstwa i kartografii na Kursie 7. Ks. prob. Sąkiewicz, gorący opiekun motocyklistów gdyńskich. Stoją zwycięzcy wyścigu i uczniowie Kursu.



Bynajmniej. Zawody należy uważać takie za udane, w których wszyscy lub prawie wszyscy zawodnicy wykonają zadanie i rozjadą się z mocnym postanowieniem spotkania się na najbliższej, podobnej imprezie.

Mamy wychować „ludzi silnych, ludzi twardych", a więc zdolnych do wielu wielkich wyczynów, lecz aby ich do tego przygotować należy prowadzić akcję planowo z rozmysłem, obliczoną nie na doraźne efekty, a rozmierzoną na dłuższy okres czasu, dającą choć odległe, ale godne podziwu wyniki.

Trzecią fazą przygotowania jest wyrobienie w motocyklistach umiejętności posługiwania się mapą wojskową i wyrobienie umiejętności szybkiego jej odczytywania. I o tym w swoim czasie była mowa w „Moto" 1938-go roku. Dalej idzie wyrobienie szybkiej orientacji w terenie, umiejętności odnalezienia właściwej drogi itd., zresztą wchodzi to już w zakres prób na P. O. M., o czym już szeroko mówiliśmy wyżej.

Na ponad 10.000 polskich motocyklistów ma-



my zrzeszonych zaledwie ⅕. Jest to cyfra znikoma; jednym z poważniejszych zadań Związku (klubów) będzie dążenie do zrzeszenia pozostałych „dzikich" motocyklistów. Rzecz, oczywiście, niełatwa przy obecnych poglądach większości, posiadających maszyny, lecz jest nieodzowną koniecznością, której powinna być poświęcona jak największa uwaga ze strony klubów. Zagadnienie to winno być jednym z głównych zagadnień, przewidzianych do omówienia na Walnym Zjeździe Delegatów oraz stałą troską wszystkich zrzeszonych klubów motocyklowych.

Zdobyć „dzikich" dla klubu można wówczas, jeżeli będą oni widzieć jakieś korzyści dla siebie. Nie wymaga to żadnych wyjaśnień jak i to, że poszczególny klub nie może zapewnić właściwie żadnych korzyści materialnych, a jedynie korzyści moralne w postaci: opieki nad



nowicjuszem (porady, ułatwianie), w postaci pogadanek z dziedziny technicznej, dyskusji na tematy konserwacji usuwania niedomagań itp. oraz w postaci zawodów, dostępnych dla słabo jeżdżących, w których mogli by oni wypróbować swe siły w równej dla nich konkurencji sportowej.

Zawody pod nazwą „Pierwszy krok lub pierwsza tura motocyklisty" powinny być włączone do programu sportowego każdego klubu, a wówczas kluby mogą liczyć na młody narybek tak obecnie niezbędny, gdy dawni nowicjusze, a obecnie starzy sportowcy motocyklowi usuwają się i coraz częściej imają się kierownicy samochodu.

Aby uzyskać nowych członków klubu nie należy zapominać, przede wszystkim, o „setkach". Jest ich dziś pokaźna liczba. Żyją swoim życiem, chwilowo zapomniani przez motocyklowy świat sportowy, a jednak chętni do wyczynów aczkolwiek skromnych, ale niezaprzeczalnie nie mniej cennych niż na maszynach z kompreso-

rami. Trudno im stawać w szranki ze starszą bracią motocyklową, to też może dałoby się tworzyć dla nich sekcje odrębne w łonie klubu i nadać tym sekcjom odrębny tryb życia, dostosowany do możliwości i zainteresowań członkó sekcyj. Warto jest nad tym się zastanowić.

Na dwuch krańcach Rzeczypospolitej Polskiej we Lwowie i Gdyni wre praca nad szkoleniem motorowym młodzieży. I tu i tam kursy motorowe, zorganizowane z inicjatywy i przy poparciu klubów szkolą młodych ludzi, korzystając z bezpłatnych wykładów ludzi dobrej woli i doraźnej pomocy organizacji i urzędów, rozumiejących głód motoryzacji w Polsce. Nie głośno o tym, nie ma hałaśliwej reklamy kursów — przedsiębiorstw prywatnych, a natomiast jest rzetelna praca, za którą należy im się szczerze „Bóg zapłać". Jak to robią i czy im to z trudnością czy z łatwością idzie od nich się najlepiej o tym dowiedzieć można. Taka prywatna inicjatywa ludzi dobrej woli powinna być wysoce cenioną, bowiem nie stać nas na państwowe szkoły samochodowo - motocyklowe jak w Niemczech ani na potężną organizację sowiecką.



Obserwując działalność naszych klubów motocyklowych można stwierdzić brak koordynacji działań, jak też brak dobrego i korzystnego naśladownictwa przy wykorzystaniu doświadczenia zdobytego przez pioniera danego poczynania. Dzięki temu drobne sukcesy osiągnięte przez poszczególne kluby nie odgrywają większej roli i znaczenie ich jest wyłącznie lokalne. Dla przykładu przytoczę fakt uzyskania przez jeden z prowincjonalnych klubów ulg w cenie olejów zakupywanych hurtowo dla członków tego klubu. Jeżeliby tego rodzaju akcję rozciągnąć na cały Związek można by osiągnąć tak upragnioną przez wszystkich zniżkę cen na oleje. Przypuszczalnie tak pomyślana akcja w stosunku do materiałów pędnych też pozwoliłaby uzyskać korzystniejsze warunki nabycia.

Niestety do tego rodzaju poczynań potrzebne jest ogólne zrozumienie interesu i działanie „ławą jak jeden mąż". Tylko wówczas Związek będzie przedstawiał siłę, z którą się zaczną liczyć i przedsiębiorcy i przemysłowcy i czynniki rządowe. Zarząd P. Z. M. — bez intensywnego poparcia „dołu" nie posiada ciężaru gatunkowego, który mógłby zaważać na szali i nie jest w stanie przeprowadzić większej pozytywnej akcji.

Tak więc do poprzednich zadań dochodzi jeszcze potrzeba wpojenia w zrzeszonych motocyklistów zaufania do Zarządu P. Z. M. i jego poczynań oraz wyrobienia świadomości, że jeżeli chcemy coś zdobyć, to musimy poprzeć zamierzenia Zarządu solidarnie i na chwilę zapomnieć o wrodzonej indywidualności, skłonności do krytyki i ciągłego szukania nowych dróg przy niezwykłej zdolności załamywania się przy bylejakim niepowodzeniu.

Jeżeli organizacja P. Z. M.-u tak zostanie zrozumiana, jeżeli stanowić będzie ona zwarty zespół, który potrafi mieć jedną wolę i jedno dą-

żenie, choćby to miało być okupione chwilową niewygodą czy też nawet drobnymi stratami poszczególnych członków — to wówczas można myśleć o wywieraniu wpływu przez Związek (nie Zarząd Związku) na przemysł i handel motocyklowy, na takie lub inne ustosunkowanie się miarodajnych czynników do motocyklizmu, na liczenie się z nami zagranicy wreszcie podniesienie znaczenia motocyklizmu w ogólności.

Widzimy więc, że przed Polskim Związkiem Motocyklowym stoją poważne zadania, które powinny być tematem obrad delegatów klubów motocyklowych. Walny Zjazd Delegatów nie może być terenem rozgrywek osobistych, jak to miało miejsce nieraz w latach ubiegłych, a winien dać wytyczne przyszłemu Zarządowi P. Z. M. do realizacji zadań, które są palącą kwestią jeżeli Związek ma przejawić swą żywotność i walczyć o uzyskanie należnego mu stanowiska pośród pokrewnych organizacyj.

Wojskowe przysposobienie motorowe, zrzeszanie dzikich motocyklistów, uzyskiwanie ulg i udogodnień, podniesienie znaczenia motocyklizmu w Polsce, wspólna praca wszystkich klubów pod jednym hasłem, wydajna praca klubów w zakresie jak wyżej — oto tematy dla tegorocznego Zjazdu Delegatów — tematy, które winny znaleźć rozwiązanie, a nie być automatycznie przekazywane nowemu Zarządowi jako zalecenia bez wskazań jak mają być wykonane bez zobowiązania się poparcia Zarządu przy realizacji tych zaleceń. Dopóki P. Z. M. (Związek) nie będzie przedstawiał zwartej całości, jednej wielkiej rodziny motocyklowej dotąd nie osiągnie on znaczenia, jakie mu przysługuje ze względu na zadania jakie go obowiązują jako państwową organizację motorową.

Musimy gruntownie przebudować nasze dotychczasowe wierzenia i zapatrywania, gdyż w obecnym stanie rzeczy pozostaniemy organizacją nie wojującą, a wegetującą, z którą się nikt poważnie liczyć nie będzie.



W myśl polityki sportowej Polskiego Związku Motocyklowego sezon motocyklowy „trwa" cały rok i zasadniczo nie powinno być przerwy w organizacji zawodów motocyklawych w okresie zimowym. Kluby motocyklowe winny to wziąć pod uwagę i zorganizować szereg imprez zimowych (krótkodystansowych) nawiązując kontakt z organizacjami narciarskimi (skijöring za motocyklami) dla zainteresowania szerszych sfer społeczeństwa.

Inż. Wiesław Budziński.

Ruch prawostronny w Austrii i Wiedniu

Wprowadzenie prawostronnego ruchu na terenie b. Austrii odbywało się poszczególnymi etapami i w różnych okresach czasu. Podczas wojny światowej dla potrzeb wojennych, konieczne było wprowadzenie jednolitego kierunku jazdy; postanowiono w ów czas stosować ruch lewostronny. Po upadku monarchii austro-węgierskiej w nowych granicach Austrii pierwsza Przedarulania wróciła do ruchu prawostronnego, który był w zastosowaniu jeszcze przed wojną, (był to okres wyraźnego ciążenia tej części Austrii w stronę związku kantonów szwajcarskich). Następnie w r. 1930 Tyrol i zachodnia część prowincji Salzburg wprowadziły u siebie ruch w prawą stronę, po nich następnie w r. 1935 przyjęły tę zasadę Karyntia i wschodni Tyrol. Taki stan rzeczy przedstawiał się z chwilą dokonania anschlussu Austrii w granice Rzeszy Niemieckiej. Należy zaznaczyć, że Austria niepodległa zdawała sobie dobrze sprawę z niemożliwości utrzymania na dalszą metę tego dwurodzajowego kierunku w granicach jednego państwa, (turyści otrzymali specjelne nalepki - mapki z zaznaczonymi granicami zmiany), na przeszkodzie tej unifikacji stała stolica Wiedeń, miasto o szeroko rozbudowanej sieci komunikacyjnej, gdzie takie przemieszczenie kierunku jazdy pociągałoby za sobą duże koszta. Istniały projekty tej zmiany w pozostałych prowincjach z wyjątkiem samego Wiedeń



Mapka b. Austrii z oznaczeniem poszczególnych prowincji, które kolejno przechodziły na ruch prawostronny.

nia, obawiano się jednak w ów czas możliwości większych perturbacyj w ruchu podmiejskim.

Te wszystkie trudności nie były jednak tak poważne, skoro Niemcy zdołały w ciągu kilku miesięcy w dwóch terminach przeprowadzić zmianę kierunku jazdy: najwpierw dokonano tego w Styrii i Górnej Austrii w dniu 1.6.38; po tej dacie pozostała do dokonania zmiana tylko w Dolnej Austrii i północnej części Burgenlandii, co mogło nastąpić dopiero 19.9.38, gdyż przed tym należało przystosowaś szereg urządzeń w stolicy Wiedniu.

O ile przemieszczenie jazdy na drogach kołowych w Austrii, która nie posiada autostrad, było tylko kwestią przyzwyczajenia i uwagi ludności oraz niewygody właścicieli samochodów z kierownicą, umieszczoną po prawej stronie, (tego rodzaju zmiana ruchu na autostradach niemieckich, gdzie dwa szlaki są często prowadzone pod górę w dwóch poziomach było by nawet niemożliwością), o tyle ta zmiana w Wiedniu natrafiła na poważne, jak wspomniałem, trudności, które na pierwszy rzut oka nie wydawały się tak wielkie, jak o tym świadczy



koszt ogólnych przeróbek w wysokości 15 milionów marek niem.

Jak zaznaczyłem wyżej, Austria badała możliwości wprowadzenia ruchu prawostronnego w Wiedniu: w roku 1925 ówczesne ministerstwo handlu i komunikacji postanowiło zająć się unifikacją kierunku jazdy w sensie prowostronnego w całej Austrii, badania na temat kosztów na terenie miasta Wiednia dały w rezultacie tak znaczne sumy, że tamtejsza dyrekcja tramwajów i autobusów starała się wszelkimi sposobami odkładać realizację tego projektu na dalsze terminy. Wreszcie ustawa z grudnia 30 r. postawiła prekluzyjny termin na 1. grudnia 32 r. na zmianę ruchu tramwajowego i autobusowego na prawostronny; jednakowoż terminy te były kilkakrotnie prolongowane i ostatnio postanowiono dokonać tego przed 1 listopada 39 roku. Nie doczekano się jednak tego terminu, i z chwilą włączenia Austrii Niemcy postancwiły z właściwym sobie rozmachem w jak najkrótszym czasie upodobnić całą Austrię pod tym względem do innych krajów Europy i wreszcie w dniu 19. września b. r. Austria po tylu latach prób i badań uzyskała ruch prawostronny.

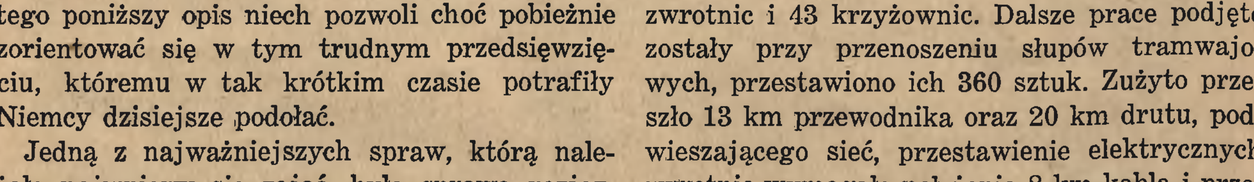
Jasnym jest, że właściwe prace ograniczyły się w znacznej mierze do zmian w dziedzinie komunikacji miejskiej, Wiedeń posiada bardzo rozległą sieć (około 600 km długości torów) i bogaty tabor (1336 wagonów motor. i 1706 przyczepnych). Dla laików, być może, zagadnienie takiej przebudowy nie wydaje się tak skomplikowane i ciężkie, jakim w istocie ono było, dlatego poniższy opis niech pozwoli choć pobieżnie zorientować się w tym trudnym przedsięwzięciu, któremu w tak krótkim czasie potrafiły Niemcy dzisiejsze podołać.

Jedną z najważniejszych spraw, którą należało najwpierw się zająć, była sprawa rozjazdów, które po zmianie kierunku ruchu zmieniały swoje działanie: jazda z ostrza stawała się jazdą pod ostrze i naodwrót; nie wchodząc w szczegóły techniczne, należy zaznaczyć, że sprawa ta nie jest taka prosta, gdyż w zależności od swej pracy zwrotnice są odmiennej konstrukcji, okazało się konieczne stosowania klinów stalowych celem unieruchomienia czasowego iglic. W ten sposób musiano przebudować około 1600 rozjazdów na ogólną ilość 2500. Tak samo 85 elektrycznych rozjazdów musiało być przebudowane i przeniesione, dłuższy czas musiano posługiwać się ręcznym przestawianiem zwrotnic, gdyż dokonanie w ciągu jednej nocy tej zmiany nie mogło mieć miejsca.

Oznaczenia miejsc zatrzymywania się pociągów, które stosowane są w Wiedniu w formie słupków żelaznych z tabliczkami z literą „H", musiało ulec całkowitemu przestawieniu; już przed dniem zmiany ustawiono na przyszłych przystankach oznaczenia z drzewa, zalepione czasowo papierem. Po dokonanej zmianie kierunku jazdy zastąpiono drewniane słupki starymi żelaznymi. Przestawienie wysepek przystankowych powodowało czasem duże komplikacje dla torów w wypadku zbyt wąskiego prawego chodnika, nie chcąc odginać torów, musiano zmieniać parokrotnie położenie samych szyn.

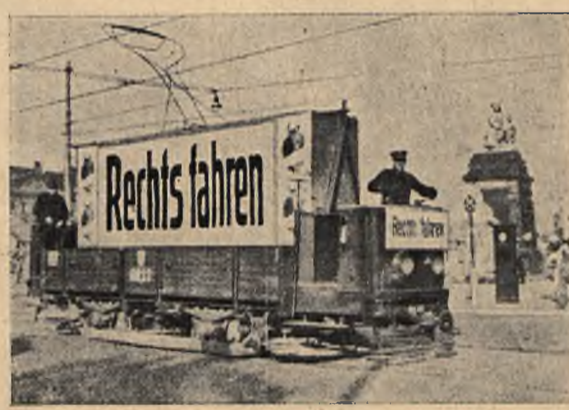
Poza wymienionymi dokonano szereg rozmaitych robót przy przedstawianiu samych torów i zwrotnic i łącznic w szczególności na stacjach końcowych, do tych robót użyto 10 wagonów spawalniczych; ponieważ prace te podjęte być musiały przed zmianą kierunku ruchu, przeto zachodziła konieczność stosowania torów prowizorycznych, aby normalny tok pracy nie ulegał żadnemu zakłóceniu. W rezultacie tych prac ułożono około 6300 m nowego toru oraz 100 zwrotnic i 43 krzyżownic. Dalsze prace podjęte zostały przy przenoszeniu słupów tramwajowych, przestawiono ich 360 sztuk. Zużyto przeszło 13 km przewodnika oraz 20 km drutu, podwieszającego sieć, przestawienie elektrycznych zwrotnic wymagało położenia 8 km kabla i przewodnika i t. d.

Pozostała jeszcze przebudowa samych wagonów; należy zaznaczyć, że w Wiedniu mają zastosowanie w większości nie takie wagony jak





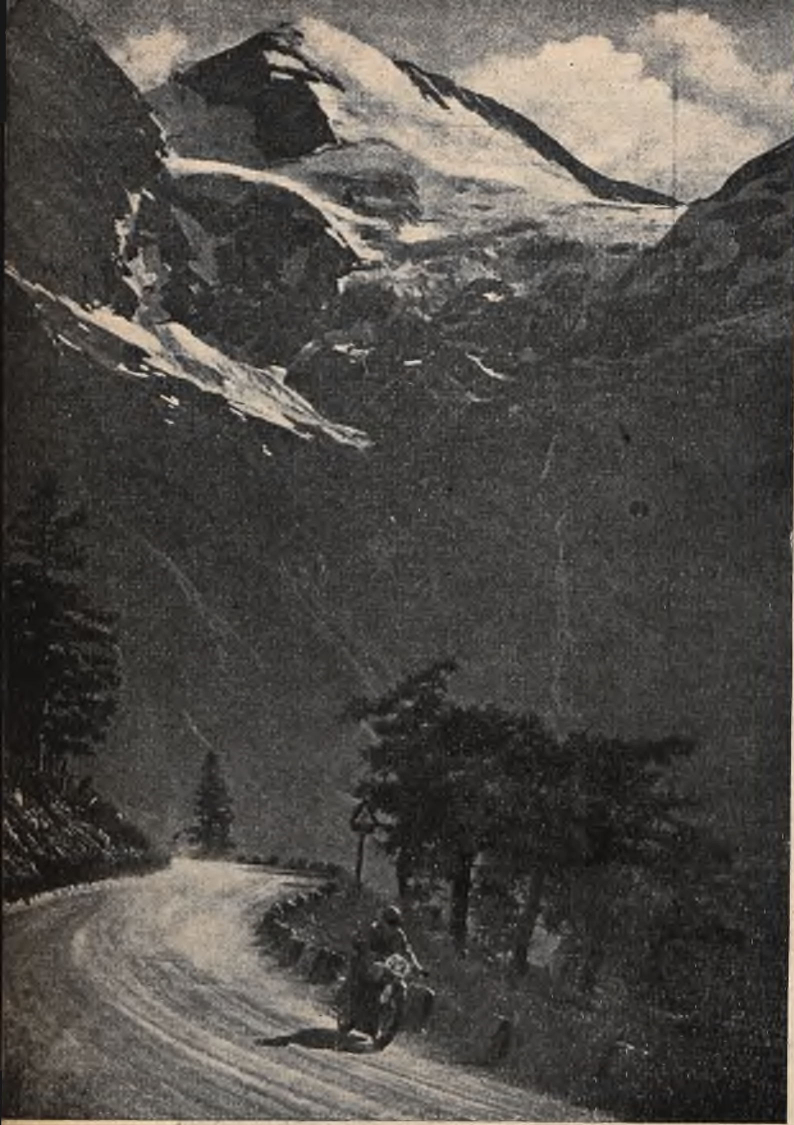
np. w Warszawie t. zn. symetryczne w kierunku obu swoich osi, wagony bowiem motorowe Wiednia z przed 1926 r. posiadały z przodu jedno wejście, z tyłu zaś podwójne, tego rodzaju układ musiał pozostać i nadal dla usprawnienia ruchu i wygody pasażerów co pociągnęło za sobą zmiany w szkielecie. Podobnie przedstawiała się sprawa w wozach przyczepnych i autobusach; ponieważ te ostatnie zastosowano w komunikacji miejskiej stosunkowo nie dawno, przeto już wówczas można było przewidzieć konieczność przeniesienia drzwi środkowych na prawą stronę wozu. W tym celu karoseria posiadała z tej strony drewnianą wstawkę, by móc bez trudu wmontować wejście. Jednakowoż należało przed dniem zmiany na stałe spróbować, czy to przeniesienie będzie mogło być dokonane właściwie, należało dopasować poszczególne części i z powrotem czasowo wmontować na dawne miejsce. Najtrudniejsze było techniczne przestawienie w 27 najnowszych autobusach siedzeń kierowcy celem umożliwienia wejścia z przodu wozu, należało przestawić „gaz" i rączkę hamulca. Z



Specjalny wóz tramwajowy reklamujący zmianę kierunku jazdy.

400 przystanków autobusowych 281 musiało być przestawione.

Po dokonaniu tych wszystkich przeróbek nastąpił przełomowy dzień w życiu Wiednia. Wybór dnia nie był przypadkowy, wybrano specjalnie poniedziałek dlatego, że w poniedziałek Wiedeń nie posiada wewnętrznej komunikacji autobusowej i poza tym nie ma w zastoso-



waniu t. zw. taryfa małej strefy, przy której pasażer wykupuje bilet przez wrzucenie monety do specjalnej puszki, znajdującej się obok motorowego. By mieć więcej czasu dla dokonania ostatnich przeróbek w ciągu nocy, ściągnięto wszystkie wozy tramwajowe już o godz. 9-ej wiecz., w miejsce tramwajów przedłużono kursowanie kolei miejskiej, która i dotąd nie zmieniła kierunku jazdy. Ruch nocny tramwajowy i autobusowy został zupełnie zawieszony. w poniedziałek o godz. 4-ej rano wyruszył pierwszy specjalny pociąg celem sprawdzenia praktycznego prawidłowości w działaniu dokonanych przeróbek. Kierowcom polecono jechać uważnie, kierując się samopoczuciem i bezpieczeństwem, nie oglądając się na czas przejazdu. Celem ustawicznego zwracania uwagi ludności na dokonaną zmianę kierunku ruchu zawieszono na wszystkich wozach z przodu tablice z odpowiednim napisem. Niezależnie od tego rodzaju reklamowania puszczono w ruch cztery wagony z dużymi plakatami, które objeżdżały całe miasto, poza tym objaśniano publiczności specjalnymi komunikatami w dziennikach i przez radio.

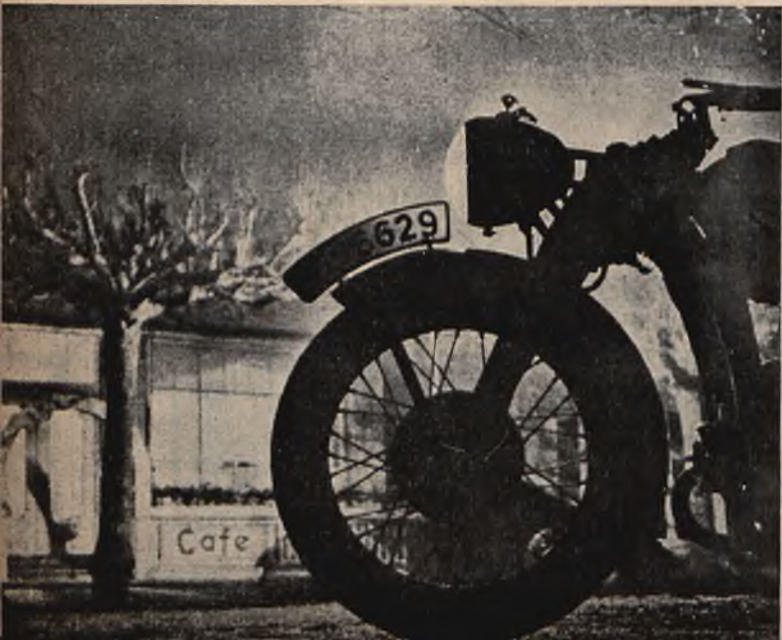
Wbrew głosom pesymistów Wiedeń przystosował się bardzo szybko do tych odmiennych warunków, spóźnienia w ruchu pociągów nie były znaczne i nie tworzyły dłuższych przerw w komunikacji; obawiano się możliwości zderzeń pojazdów, i rzeczywiście pierwszego dnia nastąpiły dwa większe zderzenia z wozami ciężarowymi, których to zderzeń przyczyny nie wskazywały jednakże wyraźnie na związek ze zmianą kierunku ruchu. Podobnie się miało z wypadkami z kilkoma przechodniami.

Mimo, że od tej daty ruch prawostronny panuje w całej Austrii i Wiedniu, to jednak prace w samym Wiedniu trwają jeszcze nadal celem ukończenia wszystkich przeróbek, jakich wymagała ta zmiana.

Obecnie podobną zmianę będzie musiała zastosować Czechosłowacja z Pragą i Węgry z Budapesztem, penetracja wpływów niemieckich do tych dwóch krajów jest zbyt wielka, aby one mogły bądź co bądź w tak znaczny sposób utrudniać wzajemne komunikowanie się.

Po dokonanej zmianie przez te dwa kraje cała Europa stosować będzie zasadę ruchu prawostronnego, z najbliższych sąsiadów tylko Anglia od dawna stosuje we wszelkiej komunikacji ruch lewą stroną.

w/g „Die Einführung des Rechtsfahrens bei den Wiener Städt. Strasenbahnen", Verkehrstechnik Nr. 20/38.



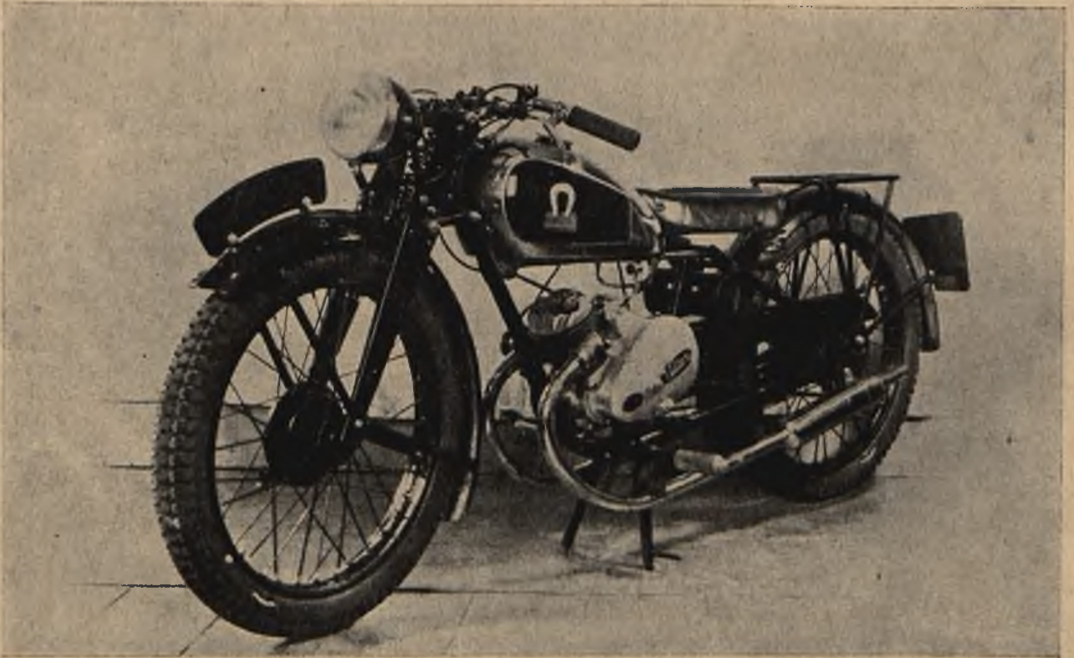


Polski rynek motocyklowy na początku roku 1939

Główny sezon sprzedaży motocykli przypada mniej więcej na marzec — kwiecień, mimo to jednak uważamy za celowe już teraz omówić znajdujące się na naszym rynku zasadnicze typy motocykli, aby pozwolić Czytelnikom choćby najogólniej zorientować się w tym, co obecnie można nabyć w przedstawicielstwach. Zanim jednak podkreślimy istotniejszą wartość pewnych konstrukcji dla użytku w naszych warunkach drogowych, powiemy kilka słów na temat podziału wśród maszyn, pochodzących z różnych krajów. Jest przecież wiadomym, że każdy produkujący motocykle kraj posiada pewne jakby wytknięte linie konstrukcyjne, pozwalające już po pobieżnym obejrzeniu jakiegoś typu na zaliczenie go do grupy niemieckiej, angielskiej czy amerykańskiej.

Najciekawszym rysem wszystkich motocykli, jakimi dysponować może nabywca w obecnym sezonie, jest olbrzymia skala typów do nas sprowadzanych, prawie wszystkie angielskie i niemieckie, wiele włoskich, czeskich, szwajcarskich, francuskich, belgijskich i amerykańskich. Typy od maleńkich zmotoryzowanych rowerów do 4-cyl. olbrzymów, o silnikach litrowej i większej pojemności. Tym samym więc teren Polski jest, ze względu na znaczną różnorodność nawierzchni drogowych, dobrym sprawdzianem wartości technicznej poszczególnych typów, sprawdzianem, za który płacimy nieraz b. drogo... Obok wszelkich maszyn pochodzenia zagranicznego przedstawicielstwa będą już w stanie oferować w całym kraju seryjnie budowane polskie motocykle, które — jak przekonamy się z poniższych wywodów — nie tylko nie ustępują ale nawet w wielu wypadkach przewyższają swą wartością niektóre nawet okrzyczane fabrykaty pochodzenia zagranicznego.

Niezbyt uporządkowany nasz handel motocyklowy, sprowadzający maszyny często na podstawie „widzi mi się” nie zawsze fachowych przedstawicieli, daje mniej zorientowanemu nabywcy tak wielki materiał do wyboru, że kandydat na motocyklistę, po wielotygodniowych czasem „badaniach” i wybieraniu, kupuje ten motocykl, który... ze względu na barwne wykończenie i linię najbardziej przypadł mu do gustu. Dlatego też poniższe uwagi powinny być wzięte szczególnie serio pod rozwagę przez tych, którzy zamierzając się w najbliższym czasie zaopatrzyć w maszynę, chcieliby ustrzec się przed poradami postronnych „fachowców” i rutynowanych „kuzynów”. Praktyka pokazuje, że samodzielny wybór na podstawie zestawienia realnych danych o poszczególnych maszynach, bez poddawania się sugestiom bardziej elokwen-



REWELACYJNA 100-KA KRAJOWA „PODKOWA”, DWUOSOBOWA Z SILNIKIEM VILLIERSA, ZBLOKOWANYM ZE SKRZYNKĄ BIEGÓW, NA OPONACH BALONOWYCH 25 × 3, ŚWIATŁO 18 WATT, DWIE RURY WYDECHOWE, WYKONANA PRZEZ ZAKŁADY MECHANICZNE „PODKOWA” S. A. PONIATÓW, POCZTA LEGIONOWO.

tnych sprzedawców i znajomków — daje najlepsze rezultaty.

Przede wszystkim więc powinniśmy się opierać na danych faktycznych odnośnie poszczególnych typów, przy czym nie powinniśmy zasadniczo lekceważyć serii sukcesów sportowych jakiegoś typu, pomimo, że ogólnie jest wiadomym, jak wielka istnieje różnica między wyczynowymi typami fabrycznymi a seryjnymi rynkowymi. Powinniśmy wychodzić zawsze z założenia, że motocykl wyczynowy nie może mieć siłą rzeczy identycznej z typem seryjnym konstrukcji, powinniśmy jednak zawsze wziąć pod uwagę, że w każdej wytwórni maszyny seryjne budowane są przez tych ludzi, którzy opracowali typy wyczynowe. Nie powinniśmy też zapomnieć, że wytwórnia, która popiera eksperymentalny sport motorowy, ma zawsze najświeższe i najbogatsze doświadczenia praktyczne, badając zawsze najnowsze zdobycze techniki.

*

Z przemysłów, jakie opanowały nasz rynek, najpoważniejsze znaczenie ma angielski i niemiecki. Inne obsyłają również nasz rynek, przez mniejszą jednak wydajność swych przedstawicieli sprzedając mniej maszyn. W roku obecnym podkreślić należy wysiłki ponownego wprowadzenia do Polski maszyn amerykańskich, typów bezwzględnie wysokowartościowych. Wszystkim tym maszynom przeciwstawiają się już teraz polskie motocykle, będące w wykonaniu jako typy „1939” w swych rodzajach i kategoriach maszynami absolutnie równorzędnymi z produktami zagranicy.

Najsilniejszy dziś w świecie niemiecki przemysł motocykli zalał nasz rynek w ub. dwóch latach swymi fabrykami. Nie stało się to ze szkodą dla naszego parku maszyn, gdyż Niemcy, posiadając dziś najnowocześniej rozwinięte działy doświadczalne budowy motocykli, dysponują tak wielkimi możliwościami technicznymi, jakie nawet dla brytyjskiego przemysłu nie są do pomyślenia.

Niemcy stworzyli i dowiedli wysoką wartość swej własnej „szkoły budowy” motocykli. Stosują (z minimalnymi tylko wyjątkowymi) — silniki zblokowane ze skrzynkami biegów, ramy i przednie widelce z blachy prasowanej.



Fot. „Motor cycling”

W ich czołowych typach seryjnych widzimy takie ulepszenia, jak teleskopowe przednie widelce, resorowanie tyłu pomimo istnienia w kilku typach napędu kardanowego (wielkie trudności konstrukcyjne), widzimy wreszcie wielką solidność wykonania. Silniki ich maszyn mają nadzwyczaj prostą i rzetelną konstrukcję, posiadają gładkie powierzchnie, zawory szczelnie osłonięte. Przez stosowanie dwutaktowych silników dla lekkich maszyn, o tłokach z denkami płaskimi — stworzyli nową szkołę budowy lekkiego motocykla użytkowego, jaki wyparł np. z Ameryki Południowej i kolonii angielskich wiele fabrykatów pochodzenia innych krajów. Syste-

matyczny udział w międzynarodowych imprezach sportowych, wyścigach i terenówkach, po serii dotkliwych klęsk musiał wreszcie przynieść im sukcesy. Dziś maszyny niemieckie posiadają rekord absolutnej szybkości na motocyklu, (280 klm/g), wiele rekordów w poszczególnych klasach (wszystkie ważniejsze w 250-kach), najlepsze wyniki w raidach szosowych i terenowych. Eksperymentowanie doprowadziło do ulepszenia z kolei typów seryjnych, które dostają się w najnowocześniejszej postaci do rąk motocyklistów.

Joe Craig, słynny konstruktor i manager wyścigowy fabrycznej ekipy angielskiego Norton'a — jak podaje prasa zagraniczna — rozwiązał swój stosunek z wytwórnią. Jednocześnie firma ta zapowiedziała, że w sezonie sportowym roku bież. nie ma zamiaru występować w międzynarodowych imprezach oficjalnie, pozostanie najwyżej przy popieraniu kilku bardziej „skutecznych" zawodników. Po wycofaniu się oficjalnych ekip Rudge, AJS, New Imperial i innych (już przed kilku laty) z walk o prymat prestiżowy, wycofuje się teraz firma, która przez wiele lat określała swe maszyny jako „niedoścignione"... Pozostaje w szrankach ze strony angielskiej — Velocette ,ze swymi klasycznymi, 1-cylindrowymi typami 350 i 500 ccm.

Konserwatyzm angielski odbił się silnie na budowie ich maszyn seryjnych, jakie znamy przecież z różnych zawodów. Uparcie broniona zasada budowy motocykla w postaci zmotoryzowanego roweru a nie — jak chcą Niemcy — dwukołowego samochodu, zmniejszyła znacznie cyfry sprzedaży ich wytwórni, jakkolwiek, maszyny angielskie sportowe i turystyczne należy nadal zaliczać do maszyn dobrych.

Amerykański przemysł motocyklowy, po stracie rynku japońskiego, posiadającego teraz swe własne motocykle, po stracie wielu rynków Europy i Ameryki Południowej — ulepsza powoli swe maszyny, budowane wg. odrębnych tak charakterystycznych dla siebie wzorów. Buduje nadal ciężkie maszynyn dla swych władz policyjnych (typy pościgowe), buduje też lekkie maszyny sportowe oraz typy wózków dostawczych, o nie znanych u nas zupełnie sylwetkach. Ameryka exportowała w r. 1937 jeszcze 1250 motocykli, tymczasem w roku ubiegłym zaledwie 600. Możemy cieszyć się, że znalazły się w tym roku na naszym rynku, gdyż są pomimo wszystko maszynami o wysokiej wartości materiałowej, bezpretensjonalnej, rzetelnej konstrukcji.

Krajowy przemysł motocyklowy, który w chwili ukazania się tego numeru pracuje pełną parą nad produkcją modeli na sezon tegoroczny, to PZInż ze swym modelem turystycznym 600 ccm Sokół i 200-ką dwutaktową, której opracowanie już się kończy oraz katowicki Mój, z równie dobrze znanym w całym kraju lekkim typem 130 ccm. Widzimy więc, że polskie silne finansowo wytwórnie zajęły najpierw budowę typów nam najpotrzebniejszych: lekkich użytkowych dla pracy codziennej i icężkiego typu turystycznego, które przy odpowiednim przywózku odda doskonałe usługi też jako transportowiec w ruchu miejskim.

Silna budowa Sokoła 600 ccm o boczno - zaworowym, prostym konstrukcyjnie silniku, o skrzynce biegów z nożnym zmiennikiem, o niezniszczalnej ramie i odpowiednio na nasze drogi wzmocnionym widelcu przednim — przekonała do siebie już podczas imprez roku ub. najzacieklejszych swych przeciwników. Powiedziała, że jest w naszych warunkach bezkonkurencyjną dla jazdy bądź w najcięższych drogowych warunkach bądź też dla turystyki dwuosobowej na dalekich dystansach. Systematyczna obserwacja pracy Sokołów podczas niesłychanie ciężkiego zeszłorocznego raidu Szlakiem Marszałka, w którym główną przeciwnością maszyn były nie odcinki terenowe a właśnie ostre, twarde, porozbijane nasze szosy — dały najlepsze świadectwo siły, odporności i elastyczności. Dziś już możemy być dumni z jego posiadania. Najbardziej renomowane maszyny zagraniczne miały liczne defekty, notowano pękania ram, widelców, ciągłe drobne uszkodzenia różnych elementów, dla których zaniedbane nasze drogi były zbyt ciężkie. Tymczasem ekipy na Sokołach minęły raid bez większych sensacji.

Nasz lekki dwutakt, Mój 130 ccm, również spisał się doskonale w Raidzie Marszałka. Kiedy 3 typy tej maszyny ukazały się na starcie, to były jeszcze dość dużym znakiem zapytania dla krajowych techników - motocyklistów. Pokazały jednak swój lwi pazur dopiero w czasie zawodów. Podczas gdy zawodnicy niektórych lekkich maszyn zagranicznych kończyli etapy z podpuchniętymi rękami (twarde resorowanie przodu), podczas gdy kleili ciągle swe łańcuchy, rozregulowywujące się zawory i kłopotali się z „niezawodnymi" instalacjami zagranicznych marek — 3 polskie Moje szły bez reklamowego

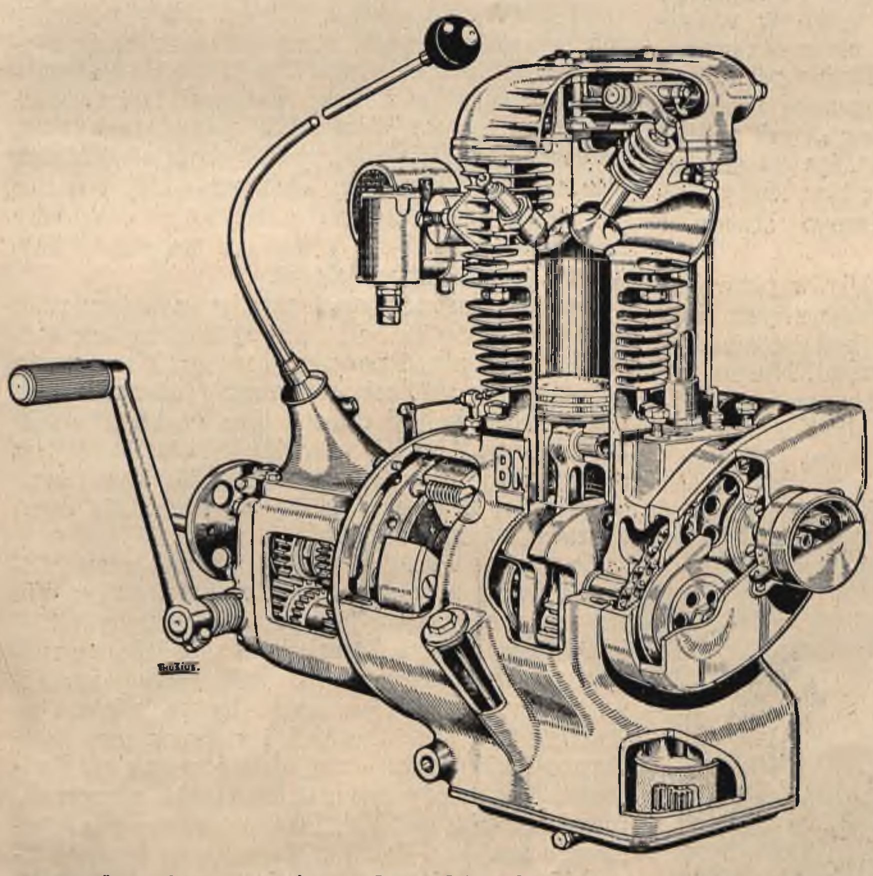


szumu, cicho — do mety, którą osiągnęły w doskonałym stanie technicznym. A nie zapominajmy, że były to jeszcze prototypy, nie dotarte nawet całkowicie w chwili startu. Okres zimowy wykorzystała wytwórnia dla usunięcia ostatecznych braków maszyn i wchodzi na rynek z maszynami bezbłędnie skonstruowanymi, zasługującymi na absolutne zaufanie. Szkoda tylko, że wytwórnia ma bardzo słabo postawiony aparat reklamowy, zupełnie nie dostosowany do wymagań obecnego rynku i należy przypuszczać, że coraz liczniejsze nowopowstające wytwórnie w krótkim czasie wyprzedzą „Moja" w zdobyciu popularności na rynku polskim.

Wstrzymując się na tym miejscu od wskazywania Czytelnikom pewnych zagranicznych rynkowych typów, jako możliwych obiektów kupna, przypominamy tylko, że dla maksimum własnego zadowolenia i bezpieczeństwa powinny zaopatrywać się w maszyny znanych marek i wypróbowanych w Polsce typów. Mamy tu teraz na myśli oczywiście tylko modele użytkowe i turystyczne, jakich najwięcej u nas się sprzedaje. Wielkie, poważne firmy polskie, dysponujące rozbudowanym aparatem sprzedaży i obsługi muszą dawać gwarancję, że kontakt nabywcy z firmą nie skończy się w chwili zapłacenia ostatniej raty za maszynę lecz, że dopiero wtedy właściwie rozpocznie się. W stosunku do istniejącego obecnie polskiego przemysłu maszyn zajmujemy otwarcie stanowisko możliwie przychylne nie dlatego tylko, że firmy te reprezentują wysiłek krajowy lecz również dlatego, że mieliśmy okazję grutownie zapoznać się z ich pracą i możliwościami.

Jeśli mowa o typach sportowych, to trzeba jasno stwierdzić, że tu nie można dać żadnych rad poza tą, że te maszyny tylko należałoby popierać, które posiadają międzynarodową ustaloną markę. Każdy zawodnik - motocyklista posiada odrębne zapatrywania, każdy jeździec wyszukuje sobie indywidualnie najbardziej mu bliską maszynę. Podczas gdy jedni zachwycają się kardanem i silnikiem dwucylindrowym, inni za nic nie będą jeździć na maszynie innej, jak na klasycznej, skomplikowanej 1-cylindrówce, lekkiej, zwinnej ale bardzo... wrażliwej na doły i niezbyt wprawną obsługę.

Żaden nowy polski motocyklista, należący do wielkiej rodziny PZM nie powinien zapominać, że nabywając maszynę, wzbogaca polski park motocyklowy. Powinien pamiętać, że trenując motocyklizm, staje się jednym z motorowych żołnierzy, jacy na t. zw. „wypadek" staną wraz z maszyną do obrony naszych granic. Wybierając odpowiednią dla swych potrzeb maszynę, najbardziej wprowadzonych typów, przyczynia się do technicznego ujednostajnienia parku w Polsce. Najlepszym wyjściem jest oczywiście popieranie polskiego przemysłu, co też nie pociąga za sobą wywozu walut. Przybywający obecnie motocykliści powinni rzucić hasło: POLSKI MOTOCYKLIZM NA POLSKICH MASZYNACH. Wprowadzą to hasło w czyn, jeśli gruntownie rozważą, czy mają jakieś specjalne zalety użytkowe i turystyczne zagraniczne maszyny w stosunku do polskich, wykonanych przez polskiego robotnika, z polskiego materiału, zbudowane umyślnie dla naszych specyficznych warunków drogowych. **Jorris.**



Przekrój silnika nowego modelu B.M.W. 400 ccm OHV.

Przed międzynarodowym sezonem 1939. kto osiągnie tegoroczny prymat?

Najnowsze wiadomości, dochodzące do nas, na temat układu sił w międzynarodowym sporcie wyścigowym mówią o wielkich sensacjach. Ze strony Anglii zamierzają pokazać ulepszone typy mało dotąd znanych wyścigówek, Norton oficjalnie wycofuje się z wyścigów, Niemcy przesadzają Meyera i Klugego z wyścigowych motocykli na samochody wyścigowe Auto-Union. Włoska Gilera traci również Aldrighettiego, który poprowadzi do zwycięstw wyścigowy samochód Alfa - Romeo. Ze strony niemieckiej ukażą się nowe wyścigówki, Francja forsuje silnie wyścigowy typ 250 ccm.

Przypatrzmy się szansom angielskim, które maleją systematycznie od kilku lat, aby zniknąć prawie w roku obecnym. W tym roku pozostaje tylko jedna oficjalna ekipa Velocette (350 i 500 ccm — jednocylindrówki), jaka bronić będzie barw Anglii. Ponieważ na kontynencie nie ma już wyścigówek bezkompresorowych i w ogóle 1-cylindrowych większych pojemności, Velocette będzie miała szanse tylko w wyścigach, gdzie okrążenie jest b. skomplikowane, o krótkich prostych i wielkiej liczbie zakrętów.

Wytwórnie europejskie tymczasem zrewidowały w tym roku ponownie ciężar swych fabrycznych wyścigówek, doprowadzając do dalszego zredukowania ich ciężarów a tym samym osiągnięcia jeszcze korzystniejszego stosunku mocy i ciężaru.

Wycofanie się Nortona z wyścigów pozwoliło Niemcom na zredukowanie obsady swych prestiżowych maszyn, które teraz będą dosiadane przez zawodników „drugiego" rzędu. Nie mając już teraz oficjalnej konkurencji wytwórni Nortona a posiadając szereg wspaniałych wyczynów z roku ubiegłego, oddali „żelaznego Meyera"





(500 BMW) na samochód Auto - Union, który też prowadzić będzie Kluge, niepokonany nigdy w roku ub. kierowca 250-ki DKW, najszybszego motocykla w swej kategorii na świecie. Głównym zawodnikiem BMW pozostaje Krauss, podczas gdy DKW prowadzić będzie Winkler, Petruschke i Bungerz. Znany również i u nas Wünsche, odsługujący obecnie wojsko, oddany będzie do dyspozycji wytwórni na starty bardziej „gorących" wyścigów.

Niemieckim maszynom przybywa w tym roku do pomocy 350-ka NSU, której konstrukcję opisaliśmy już przed pewnym czasem. Maszyna ta po ostatnich próbach otrzymała już resorowanie tylnego koła i daje z nim szybkość około 200 klm/g. DKW pozostawia chwilowo bez zmian swój niepokonany model 250 ccm., oraz bada dalej 350-kę i 500-kę — wszystkie dwutaktowe, z kompresorami.

Ze strony włoskiej wystąpią nadal znane Gilera i Guzzi, spodziewać się też należy ukazania się nowo opracowanej wyścigówki Benelli 250 i 500 ccm. Czeska Jawa ulepsza nadal swe modele wysokiej wydajności, jest jednak wątpliwym, czy uda jej się zająć lepsze miejsca w wyścigach, wobec ciężkiej i rutynowanej konkurencji niemiecko - angielsko - włoskiej. Podkreślić też należy ewentualne starty kompresorowej 500-ki 2 cyl. FN, jaką wypróbowano ostatecznie już dość dawno. Maszyna ta ma podobno bić w najbliższym czasie serię rekordów. Francuzi po ostatnim sukcesie Monnereta na maszynie Prester - Jonghi zamierzają puścić ją na kilka startów zagranicznych.

Zapowiadają się ostre walki. Pomimo osłabienia ekip niemieckich przez oderwanie im dwóch czołowych dziś światowych zawodników, trudno przypuszczać, aby zdobytą przez nich hegemonię z roku ubiegłego potrafili im teraz odebrać Włosi czy też Anglicy. J. M.

Sensacyjne wycofanie się Nortona z wyścigów w sezonie 1939

Sensacją dnia jest obecnie wycofanie się fabryki Norton z oficjalnego udziału w wyścigach całego sezonu 1939. Bomba ta była tym bardziej niespodziewana, że pękła dopiero w trzy dni po gorących dyskusjach w sferach oficjalnych angielskiego sportu motocyklowego właśnie na temat udziału Nortona w wyścigach w celu utrzymania supremacji i prestiżu Anglii na rok 1939.

W celu ogłoszenia tej niespodziewanej decyzji, do dyrekcji fabryki Norton zostali zaproszeni niczego nie podejrzewający przedstawiciele całej motocyklowej prasy i literatury, która w Anglii jest bardzo liczna. Przebieg konferencji miał nawet nieco dramatyczny charakter, gdyż wszyscy obecni doskonale zdawali sobie sprawę, że pozycja Anglii w sporcie międzynarodowym została mocno zagrożona, zwłaszcza w najpoważniejszej klasie 500. Obecnie wszystkie oczy zwróciły się z nadzieją na Velocette, która jest teraz sugerowana i dopingowana, aby „nie dała się" zagranicy, **gdyż pewnym jest, niemieckie BMW i NSU oraz włoska Guzzi** wobec takiego stanu rzeczy niewątpliwie podwoją swoje ataki.

Sposób ogłoszenia decyzji zebranym przedstawicielom był bardzo poważny, a nawet uroczysty. W konferencji brał udział cały zarząd fabryki Norton, w której imieniu główny dyrektor W. Mansell (ojciec słynnego zawodnika raidowego, nortonisty Mansella juniora) podał cały szereg niżej wyszczególnionych oficjalnych motywów.



Od lewej: Joe Craig, „magik" fabrycznej drużyny wyścigowej Nortona, S. G. Smith vice dyrektor i W. Mansell główny dyrektor fabryki Nortona.

A więc na wstępie zaznaczono, że decyzja wycofania się fabryki z czynnego życia sportowego została powzięta po wszechstronnych i poważnych debatach, których rezultaty pragnie fab-



ryka podać do ogólnej wiadomości. Główną przyczyną wycofania się jest kolosalny nawał pracy, powodowany po pierwsze wzrostem zamówień z zakresu produkcji motocykli seryjnych, po drugie zaś — wielkimi zamówieniami dla lotnictwa wojskowego. Doszło do tego, że przez szereg tygodni fabryka pracuje dzień i noc na trzy zmiany. Dalej to tak trwać nie mogło i fabryka stanęła wobec dwóch alternatyw: albo zaniedbać seryjną i wojskową produkcję na korzyść wyścigów, lub też pozostawić na pierwszym miejscu interesy klijentów, lecz zrezygnować ze sportu. Fabryka wybrała to ostatnie, gdyż tylko ten, kto jest dobrze wtajemniczony w organizację nowoczesnej produkcji łańcuchowej, może ocenić, jakie zaburzenia w płynności tej produkcji wywołuje budowa tych kilku ultra - specjalnych wyścigówek. Nie idzie tu nawet o efektywny wydatek na tę budowę w postaci kosztu materiału i robocizny, ponieważ najbardziej szkodliwym jest przerwanie regularności pracy łańcuchowej. Każde wydzielenie maszyn i obrabiarek do budowy wyścigówek z ogólnego planu produkcji wpływa tak samo rujnująco, jak np. wyjęcie jednego ogniwa z łańcucha motocyklowego. Szczególnie trudnym jest wykonanie fabrycznych wyścigowych maszyn przy zamówieniach rządowych, gdyż kontrola wojskowa jest bardzo ścisła i wymagająca, zaś wyścigi ją wcale nie obchodzą.

Na zapytanie, czy oficjalne wycofanie się fabryki z życia sportowego nie wpłynie ujemnie na handel zagraniczny fabryki, padła odpowiedź, że wprawdzie pozycja eksportowa fabryki jest znaczna, jednak ograniczenia i trudności celne, paszportowe i tp. przy obesłaniu wyścigów na Kontynencie wzrosły ostatnio tak znacznie, że jest to obecnie raczej kwestią sentymentu i entuzjazmu sportowego, aniżeli korzyści pozytywnej, zwłaszcza, że pomoc finansowa, którą fabryka otrzymywała odtychczas, ostatnio zmalała wielokrotnie. Następnie dyr. Mansell podkreślił jeszcze raz, że decyzja wycofania się dotyczy tylko oficjalnych zgłoszeń fabrycznych i to tylko na 1939 rok.

Obecni przedstawiciele prasy wyciągnęli stąd wnioski, że prywatni zawodnicy w Manx GP, wyścigach w parku Donnington i tp. będą korzystać ze zwykłego poparcia fabryki, a można nawet liczyć, nawet na większą uwagę i pomoc fabryki z tego tytułu. Niektórzy wnioskowali, że fabryka dołoży w myśl obietnicy większych starań do seryjnej produkcji wyścigowych modeli.

Następnie zebrani przedstawiciele prasy pozwolili sobie na nieco zbyt śmiałe zapytanie, czy decyzja wycofania się z wyścigów nie jest dyktowana wzmożoną konkurencją sportową ze strony zagranicy oraz rezygnacją producentów angielskich stosowania kompresorów w wyścigowych modelach w 1939 r. Dyr. Mansell kategorycznie zaprzeczył tym przypuszczeniom i jeszcze raz podkreślił, że alternatywa wycofania z wyścigów w 1939 r. ma charakter raczej przerwy dla unormowania pracy i organizacji wewnętrznej firmy.

— Co się stanie z fabryczną drużyną Nortona (H. Daniell, F. L. Frith i J. H. White) i czy nie mogliby oni na własną rękę stworzyć rodzaj spółki dla udziału w wyścigach sezonu 1939?

— Ta okoliczność nie była wprawdzie braną pod uwagę na dyskusjach zarządu fabryki, lecz jeżeli jeźdźcy ci rzeczywiście myślą o tym poważnie, zeszłoroczne maszyny wyścigowe są do ich dyspozycji w komplecie, pod warunkiem jednak, aby cała ich akcja nosiła całkiem prywatny i nie związany z fabryką charakter. Nikt chyba nie może jednak wątpić, że modele te w tych doświadczonych rękach mogą wykazać w nowym sezonie całkiem dobre rezultaty.

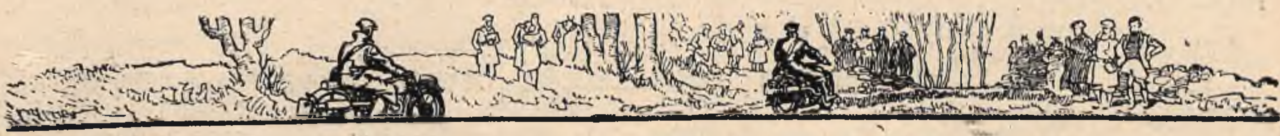
— Jeżeli taka ewentualność jest możliwa, to przypuszczamy, że obecność Joe Craig'a w tej ochotniczej drużynie będzie pożądana, gdyż przecież tylko jego cennym radom zawdzięcza Norton swoje niezrównane sukcesy.

Ta dywersja pod adresem zarządu Nortona pozostała jednak bez odpowiedzi.

Ostatnie pytanie, mające na celu wyciągnąć informacje co do dalszych zamiarów Nortona, zawierało obawę, że rezygnacja z wyścigów w roku 1939 może spowodować osłabienie pracy przy budowie następnych fabrycznych wyścigowych modeli. Odpowiedzią było zapewnienie, że o to niema obawy, gdyż oddział eksperymentalny fabryki jest samodzielny i niema wspólności z seryjną produkcją motocykli. Wynikałoby z tego, że Norton nie pogrzebał jeszcze swojej akcji wyścigowej i że można mieć nadzieję, że w tabelach zgłoszeń wyścigowych w 1940 roku będzie jeszcze figurować zaszczytny tytuł Nortona.

Tyle zarząd fabryki Nortona i oficjalna strona medalu.





Historia jednak się powtarza i teraz zachodzi pytanie, czy w danym wypadku niema miejsca taka sama rezygnacja z wyścigów, jaką ogłosił Rudge 1932 roku po dotkliwych klęskach właśnie w walce z Nortonem. Wtedy przecież fabryka Rudge również wygłosiła exposée, z którego oficjalnie wynikało, że niby wycofanie się z wyścigów dyktowane jest chęcią polepszenia produkcji seryjnej, na którą zostały skierowane wszystkie wysiłki i koszty, absorbowane przedtem przez wyścigi. Zakulisowa strona rzeczy była jednak znana każdemu i wszyscy wiedzieli, że przyczyną właściwą są trudności finansowe fabryki oraz niemożliwość zasadniczej zmiany produkowanego modelu motocykla. W danym wypadku z Nortonem można przypuszczać, że mają tu miejsce może nie tyle trudności finansowe, gdyż obecna koniunktura gospodarcza jest w Anglii zupełnie inna, niż w r. 1932, — lecz prawdopodobnie obawa utraty prestiżu wobec zbyt silnej konkurencji zagranicznej. Jeden taki okres zagrożenia przez fenomenalnie szybkie Husqvarn, w r. 1933 Norton już szczęśliwie zażegnał gdy cały transport szwedzkich maszyn przygotowany do ładowania na okręt , runął w morze. Obecnie fabr. Norton może robi przerwę, po pierwsze aby zobaczyć nowe zagraniczne modele i przypatrzyć się przeciwnikowi, po drugie zaś — aby mieć czas na przygotowanie nowych bezkonkurencyjnych modeli. że tak jest, można wnioskować może z pewnych sprzeczności w słowach Mansella. Należy tylko temu ufać i tego życzyć, albowiem definitywne wycofanie się Nortona z areny wyścigowej byłoby zbyt wielkim ciosem nie tylko dla sportu motocyklowego, lecz i dla postępu w budowie motocykli, bo wiadomym jest, że prawdziwym badźcem tego postępu są właśnie niezmordowane wysiłki konstruktorów w szukaniu nowych dróg w budowie maszyn oraz bohaterstwo jeźdźców wyścigowych.

BEZET.

„STOMIL"

Przypominamy, że w dniach 2 i 3 maja r. b., odbędzie się szosowo - terenowy raid motocyklowy z Łucka do Poznania „Sto mil po Polsce" — 700 klm.

„STOMIL"



Inż. J. MILEWSKI.

Niemieckie mieszanki napędowe

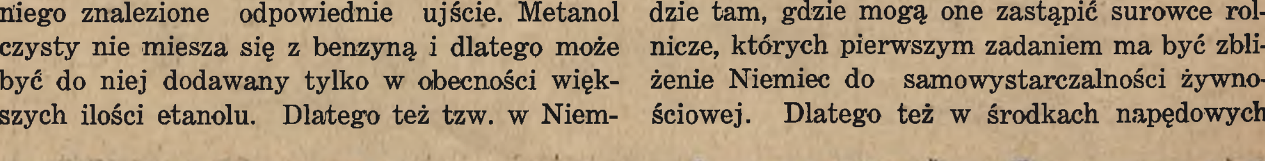
Za zezwoleniem autora odbitka z Przeglądu Chemicznego — 1938.

Sprawa mieszanek napędowych w Niemczech jest bardzo ciekawa, gdyż Niemcy mają do dyspozycji dwa środki napędowe, które gdzieindziej nie są albo wcale stosowane, albo też w bardzo ograniczonym zakresie. Są to benzyna sztuczna i metanol (alkohol metylowy). Stosowanie ich wraz z dotychczasowymi środkami napędowymi tj. benzyną z ropy, benzolem i spirytusem (etanolem) komplikuje bardzo całe zagadnienie. Wynikiem tego jest fakt, że w Niemczech od jesieni 1935 r. pięciokrotnie zmieniano w mniejszym lub większym zakresie skład mieszanek napędowych, co oczywiście dla automobilistów nie jest ani wygodne, ani przyjemne. Przy różnorodności mieszanek na rynku niemieckim istnieje możliwość, że dodanie do mieszanki posiadanej już w zbiorniku jakiejś innej mieszanki może spowodować rozdzielenie składników ze złymi skutkami dla pracy motoru. To też kluby automobilowe niejednokrotnie zalecają swoim członkom, aby jeździli stale na tej samej mieszance. tj. brali mieszankę tylko na stacjach tej samej firmy. Mimo tego wśród automobilistów w Niemczech nie brak narzekań na środki napędowe. Mimo zatem wzorowej organizacji i daleko idącego przewidywania, w Niemczech nie daje się sprawa środków napędowych uregulować za jednym zamachem i ku ogólnemu zadowoleniu. Spowodowane to jest wyłącznie wprowadzaniem i to w coraz innym stosunku wspomnianych nowych materiałów: sztucznej benzyny i metanolu. Tam, gdzie ma się do dyspozycji dotychczasowe, dziś można powiedzieć klasyczne środki, tj. benzynę z ropy, benzol i spirytus — trudności w użyciu mieszanek nie występują, gdyż ich zastosowanie jest dokładnie i wyczerpująco zbadane.

W Niemczech metonol do napędu wprowadzono od 1 stycznia 1936 r. Jest on tam otrzymywany jako konieczny produkt uboczny przy produkcji sztucznej benzyny i dlatego musi być dla niego znalezione odpowiednie ujście. Metanol czysty nie miesza się z benzyną i dlatego może być do niej dodawany tylko w obecności większych ilości etanolu. Dlatego też tzw. w Niemczech „spirytus napędowy" (Kraftspirytus) był od 1936 r. mieszaniną etanolu i metanolu w stosunku początkowo 9 : 1 od maja 1936 r. w stosunku 4 : 1 wreszcie od kwietnia 1937 r. 2 : 1.

W Niemczech w ciągu tych dwóch lat zaszły również wielkie zmiany, jeśli chodzi i skład mieszanek i o dodawania spirytusu. Zasadniczo w Niemczech istnieje od kilku lat nie przymus mieszania spirytusu, a obowiązek nabywania spirytusu. Każdy importer czy producent benzyny nie miał obowiązku mieszania spirytusu do benzyny, a po nabyciu miał teoretycznie prawo spirytus ten zniszczyć, albo zwrócić Niemieckiemu Monopolowi Spirytusowemu po poniesieniu pewnej straty pieniężnej. W lipcu 1936 r. ogłoszono przepisy obowiązujące przy zestawianiu mieszanek, które równały się w praktyce przymusowi mieszania spirytusu. Przewidziano bowiem skład mieszanek dwuskładnikowych na 11% spirytusu i 89% benzyny i trójskładnikowych na 3 — 4% spirytusu, 35% benzolu, a reszta benzyny. W ten sposób przymus dodawania spirytusu objął i te części Rzeszy, gdzie poprzednio spirytusu do benzyny nie dodawano.

Rozporządzenie to zostało gruntownie zmienione w kwietniu 1937 r. Mianowicie ustalono wówczas, że mieszanki mogą się składać albo z 13 — 16% spirytusu i reszta benzyny (przy czym benzyna może zawierać do 10% benzolu), albo też z benzyny z dodatkiem nie mniej niż 30% benzolu. Był to właśnie przewrót w dziedzinie mieszanek, gdyż 1) zniesiono przymus dodawania spirytusu, 2) tak dobrze, jak skasowano mieszanki trójskładnikowe (benzyna — benzol — spirytus), które wyrobiły sobie wszędzie opinia jak najlepszego środka napędowego. Motywy tych zmian nie są jasne. W każdym razie Rząd Niemiecki w swojej polityce gospodarczej jest wyraźnie nastawiony na rozszerzanie zastosowania surowców nieorganicznych wszędzie tam, gdzie mogą one zastąpić surowce rolnicze, których pierwszym zadaniem ma być zbliżenie Niemiec do samowystarczalności żywnościowej. Dlatego też w środkach napędowych



etanol wypierany jest przez metanol aż do granic technicznie możliwych. Również i sztuczna benzyna, posiadająca nieco inne własności od benzyny z ropy, powoduje być może, konieczność innego zestawienia mieszanek. Zmiany w możliwościach produkcji benzyny i metanolu, jak również doświadczenia na większą skalę w stosowaniu mieszanek, zawierających te artykuły, powodowały te częste zmiany przepisów.

Ostatnia zmiana datuje się z 10. IX. 1937 r. Ponieważ sprawozdania z niej w naszych pismach chemicznych dały powód do nieporozumień, należy ją tu krótko wyjaśnić. „Przemysł Chemiczny” (Nr. 9 str. 272 z r. ub) doniósł, że przydział spirytusu do napędu motorów w Niemczech został obniżony z 10% do 8,5%. W wyjaśnieniu podano, że przyczyną tego jest zapotrzebowanie spirytusu na cele przemysłu wojennego. W Nr 10 „Przeglądu Chemicznego” (str. 370) ukazała się notatka, że w Niemczech mieszanki mają zawierać 13% spirytusu (w notatce było „surowego”, a powinno być „odwodnionego”). Notatki te nie są jakby to na pozór wyglądało, ze sobą sprzeczne. Istotnie z 10% na 8,5% obniżono obowiązek nabywania spirytusu, natomiast na 13% ustalono zawartość spirytusu w mieszance z benzyną. Procent ten jest wyższy, niż obowiązek odbioru, gdyż jak wspomnieliśmy, mieszanki z większym procentem benzolu nie zawierają obecnie w Niemczech spirytusu. Obniżenie obowiązku nabywania spirytusu nie tyle tłumaczy się zapotrzebowaniem przemysłu wojennego na ten produkt, ile zamierzonym obniżeniem produkcji spirytusu w Niemczech. Istotnie bowiem na bieżącą kampanię gorzelniczą 1937/38 zapowiedziano urzędowo odpęd spirytusu obniżony o 10%. Był to jaskrawy dowód polityki gospodarczej, zorientowanej na surowce nieorganiczne w przemyśle, a surowce rolnicze zostawiającej dla wyżywienia. Obniżenie kontyngentów odpędu gorzelni o 10% zostało jednak cofnięte rozporządzeniem z 25. XI. r. ub., które przywróciło odpęd w wysokości, jaka była w latach ubiegłych. Przyczyną tej zmiany był niewątpliwie wielki urodzaj ziemniaków, który miał miejsce nie tylko w Niemczech, ale i na całym świecie. W r. 1937 produkcja ziemniaków wyniosła w Niemczech 55,3 miliony ton, tj. o 32% więcej, niż średnia produkcja za pięciolecie 1931 — 35, a w Polsce 37,8 milionów ton tj. o 22% więcej, niż średnia za wspomniane pięciolecie.

Przywrócenie produkcji spirytusu w Niemczech do wysokości zeszłorocznej, w niczym nie przesądza ogólnej linii polityki surowcowej, która jak wspomnieliśmy, dąży do zwiększenia zastosowania surowców nieorganicznych.

Nie trzeba dowodzić, że przykład Niemiec u nas może mieć zastosowanie tylko a contrario. W kraju o tak wybitnym charakterze rolniczym, jak Polska, w kraju nadprodukcji rolnej, przemysł musi być forsownie przestawiony na surowce rolnicze, gdzie to tylko jest możliwe. Na pewno zaś jest to możliwe w dziale środków napędowych, gdzie stale ścierają się przedstawiciele surowców kopalnych i roślinnych: benzyna i spirytus.



S. KOSTRZEWSKI

Czy stosować górne smarowanie?

Pytanie to spotykamy niejednokrotnie zarówno wśród motocyklistów jak i automobilistów. Odpowiedzi są rozmaite, co pozwala twierdzić o istnieniu gorących zwolenników tego zabiegu, jak i o zagorzałych jego przeciwnikach. Dają się słyszeć również zdania „Salomonowe" które twierdzą, że: stosować można, zaszkodzić prawdopodobnie nie zaszkodzi, a może pomóc.

Słysząc te zdania postanowiłem przeprowadzić próbę osobiście aby mieć własne zdanie, własny sąd o przydatności tych preparatów. W tym celu na szeregu raidów długodystansowych i dość trudnych stosowałem kolejno preparaty górnego smarowania znane na naszym rynku, zarówno wyrobu krajowego jak i pochodzenia zagranicznego. Wyniki były w jednym wypadku gorsze w innym lepsze, ogólnie biorąc, po zastosowaniu grafitów koloidalnych jako górnego smarowania, stwierdziłem wzrost stopnia sprężania (kompresji) już po przejechaniu około 300 km., znacznie lżejszą pracę silnika, znacznie większą jego elastyczność przy przechodzeniu z niższych obrotów na wyższe oraz zniknięcie metalicznych stuków, które powstają przy nadmiernym wysiłku silnika, jak również znaczne zmniejszenie się tendencji do zatarcia się tłoka w cylindrze.

Objawy te dadzą się zauważyć bardzo łatwo w czasie jazdy już po przejechaniu około 400 km. od chwili „zagrafitowania" paliwa i oleju. Po przejechaniu około 5.000 km., po zdjęciu głowicy stwierdziłem stosunkowo małą ilość nagromadzonego „nagaru", przy czym nagar ten był kruchy i łatwo usuwalny.

A zatym wynik badań zadawalający, należy tylko przeanalizować z punktu widzenia technicznego zjawisko jakie zachodzi w czasie smarowania silnika i jaką w tym rolę odgrywa grafit koloidalny i dlaczego swoją obecnością usprawnia pracę silnika.

Każdy silnik spalinowy składa się z części pozostawających w stosunku do siebie we wzajemnym ruchu czy to obrotowym czy też posuwistym, przyczym ruch ten ze względu na rozmieszczenie części w silniku odbywa się przy różnych temperaturach, ponadto jedne z tych części narażone są na wysokie ciśnienie inne znów na wysokie obroty, a wszystkie smarowane są jednym i tym samym olejem. Wiemy, natomiast, że najlepszy nawet olej zmienia swoje właściwości smarne w warunkach, dla których nie został przystosowany i tak olej przystosowany do wysokich ciśnień, traci swe właściwości w wysokich temperaturach i odwrotnie. Słowem, niema oleju uniwersalnego, któryby z jednakowym i niezmiennym skutkiem smarował wszystkie części silnika.

Równocześnie technika obecna nie zna rozwiązania konstrukcyjnego, któreby pozwalało na smarowanie poszczególnych części silnika olejami przystosowanymi do warunków w jakich części te pracują. Dlatego też najlepsze gatunki olejów jakie spotykamy w handlu dobrze spełniają swoją rolę, smarując łożyska boczne w karterze, łożysko czopa korbowodu, natomiast gorzej już jest ze smarowaniem sworznia tłokowego, a najgorzej ze smarowaniem gładzi cylindra zwłaszcza w jej górnej części. Wysoka temperatura i duże ciśnienie jakie tam panuje oraz obecność mieszanki benzynowej, zmniejszają własności smarne oleju (zmniejszenie przylepności, rozrzedzenie), ponadto część oleju ulega spaleniu przy wybuchu mieszanki, część natomiast, ulega skoksowaniu. W ostatecznym wyniku gładź pokryta jest bardzo cienką warstwą zwaną filmem olejowym, który na skutek szybkiego posuwistego ruchu tłoka, miejscami zostaje przerwany i w miejscach tych powstaje wówczas tarcie międzypowierzchniowe, suche względnie pół suche, które znacznie przyśpiesza proces zużycia gładzi cylindra jak i tłoka.

A zatem jaką rolę w procesie smarowania spełnia grafit koloidalny? żeby na to pytanie odpowiedzieć trzeba przede wszystkim uświadomić sobie co to jest grafit koloidalny z czego się składa i jakie są jego właściwości.

Grafit koloidalny jest roztworem koloidalnym metalu-grafitu, spreparowany drogą chemiczną. Recepty, to jest składu chemicznego podać nie mogę, ponieważ jest on tajemnicą producentów. W roztworze tym cząsteczki grafitu występują w postaci łusek, widocznych tylko w silnym powiększeniu, bowiem średnica takiej cząsteczki wynosi od 0,0001 do 0,002 mm.

Praktycznie wielkość ta, w porównaniu z kroplą oleju, będzie równa wielkości łebka szpileczki w stosunku do wielkości pomarańczy.

Właściwości grafitu koloidalnego są następujące: przede wszystkim, jak z podanych wyżej cyfr wynika, wielkie rozdrobnienie, następnie wysoka przyczepność do metali, łuskowata struktura, minimalny współczynnik tarcia, wysoka odporność na ciśnienie, wysoka odporność na temperaturę, zupełna obojętność na wpływy chemiczne oraz 40-krotnie większe przewodnictwo cieplne w stosunku do oleju.

Jak z powyższego wynika, grafit koloidalny, w procesie olejenia silnika, może wywierać wpływ dodatni, albowiem przez swoje właściwości podnosi znacznie wartości smarne oleju, zapobiega przerywaniu filmu olejowego, a zatem chroni od zużycia gładź i tłok. Ponadto,

dzięki dużej przyczepności do metali na powierzchni tłoka i gładzi cylindra powstaje powłoka grafitowa, która wypełnia szczelnie wszystkie nierówności jakie otrzymujemy nawet przy najidealniejszym szlifowaniu cylindra. Dzięki powstaniu tej powłoki wzrasta szczelność między ściankami tłoka i cylindra, a zatem wzrasta i kompresja (stopień sprężenia). Czynnik ten ma decydujące znaczenie przy silniku nowym, przedłuża bowiem żywotność tłoka i cylindra o ca 25%.

Powstanie powłoki grafitowej oraz duże przewodnictwo cieplne grafitu koloidalnego obniżają tendencję do zatarcia się tłoka. Łuskowata struktura również jest nie bez znaczenia, daje ona dużą powierzchnię stykową, która bardzo łatwo chwyta wszelkie zanieczyszczenia mechaniczne zarówno w oleju jak i w paliwie. Zanieczyszczenia te, chwycone przez cząsteczki grafitu, opadają wraz z nimi na dno karteru, gdzie osadzają się w postaci szlamu w osadniku (filtrze oleju) skąd bardzo łatwo jest je usunąć.

Przeciwnicy górnego smarowania wykorzystują ten fakt jako argument twierdząc, że górne smarowanie zanieczyszcza silnik, tymczasem jest odwrotnie, grafit koloidalny oczyszcza olej i paliwo i nie dopuszcza do zatkania przewodów, równocześnie, oczyszczając olej, przedłuża jego użyteczności, innemi słowy, olej wolniej „starzeje się".

Przy stosowaniu górnego smarowania należy o tym pamiętać i częściej zaglądać do osadników filtrów oleju, paliwa i do gaźnika i nagromadzone tam nieczystości usuwać.

O tem, że grafit koloidalny nie może zanieczyścić silnika świadczy jego rozdrobnienie, albowiem nie ma takiego filtru (siatki), który byłby zdolny zatrzymać na sobie choćby nawet kilkadziesiąt cząsteczek grafitu, płynących razem.

Mikroskopijnej wielkości cząsteczki przenikną przez najgęściejszą nawet siatkę jeśli nie będzie na nich zanieczyszczeń mechanicznych. Jak z powyższej analizy wynika stosowanie górnego smarowania w postaci grafitów koloidalnych jest pożyteczne dla silnika, a zatem wskazane.

W Polsce preparaty górnego smarowania mało są znane, natomiast zagranicą, w państwach o silnie rozbudowanym przemyśle samochodowo-motocyklowym, istnieje gałąź przemysłu oparta jedynie na fabrykacji tych preparatów, które są bardzo szeroko stosowane. Nasz przemysł obecnie również posiada wytwórnię, której produkty cieszą się wielką popularnością wśród automobilistów i motocyklistów polskich, i które jakością mogą śmiało konkurować z produktami zagranicznymi. Niestety, zbyt małe uświadomienie o właściwościach tych produktów powoduje wstrzymywanie się przed ich stosowaniem, a szkoda, bo podniosło by to znacznie stan techniczny naszego taboru motocyklowego.



Jazda terenowa wymaga uzbrojenia opon w specjalne kolce, zabezpieczające od poślizgu na glince.

Nowa wytwórnia sprzętu motoryzacyjnego

Zakłady Przemysłowe „PODKOWA" w Legionowie produkują motocykle.



Wywiad z p. Prezesem WACŁAWEM DZIERŻAWSKIM

Zakłady przemysłowe „Podkowa" w Legionowie pod Warszawą budują motocykle — w najbliższym czasie ukaże się na rynku pierwsza partia nowych polskich motocykli — takie wiadomości od kilkunastu dni krążyły uporczywie po Warszawie podawane na ucho tak przez zainteresowanych „amatorów nowych maszyn" jak i przez przedstawicielstwa motocyklowe.

Wiadomość taka zbyt jest dla nas ważna, byśmy mogli pozostawić ją bez echa, bez stwierdzenia ile w niej prawdy i by nie podać jej do wiadomości naszych czytelników.

Zawsze byliśmy zdania: że w wielkim dziele motoryzacji kraju, dla którego od lat poświęcamy tyle pracy, tyle wysiłku, w pierwszym rzędzie powinien brać udział polski przemysł, i ręce polskiego rzemieślnika — że już najwyższy czas na to byśmy motoryzowali się sami a nie „pozwalali łaskawie by nas motoryzowano". Zawsze staraliśmy się podtrzymywać i dopingować wszelkie przejawy wytwórni sprzętu motorowego w kierunku budowy krajowych motocykli i najpierwej zawiadamiać o tych poczynaniach naszych czytelników więc i tym razem nie chcemy pozwolić się ubiec.

Ażeby podać czytelnikom naszym możliwie najwięcej i już dokładnych wiadomości udajemy się do Dyrekcji Zakładów „Podkowa".

O budowie motocykli, zaczyna nasz informator p. prezes Wacław Dzierżawski, myślały zakłady „Podkowa" już od dwóch lat, to jest od czasu kiedy zapotrzebowanie na ten sprzęt wzrosło w Polsce znacznie i kiedy nasze czynniki miarodajne zaczęły odnosić się przychylniej do spraw motoryzacji kraju.

Powoli przystępowaliśmy do realizacji naszych projektów, studiowaliśmy bardzo dokładnie zarówno możliwości produkcji jak i potrzeby naszego rynku.

Rok ubiegły był pierwszym rokiem w którym sprzedaż motocykli osiągnęła względnie odpowiedni poziom, co skłoniło nas do energiczniejszego zrealizowania naszych przygotowań.

Zeszłoroczną sprzedaż oceniają sfery kompetentne na około 6.000 motocykli niemieckich, angielskich, polskich i innych.

Cała ta ilość została sprzedana bardzo łatwo, a analiza rynku wykazuje, że w roku bieżącym można będzie ulokować conajmniej 10.000 motocykli.

Sfinalizowaliśmy nasze pertraktacje z tymi fabrykami, na których licencji zamierzamy się oprzeć, przeprowadziliśmy ostatecznie pertraktacje z naszymi władzami w kierunku poparcia naszych poczynań i rozpoczęliśmy produkcję od stosunkowo najłatwiejszego typu motocykla, tj. „setki".

Próby już wykonaliśmy a serię większą mamy obecnie w produkcji i będziemy mogli oddać nasze motocykle do sprzedaży już w lutym br.

„Setki" nasze zbudowane są na silnikach Villiersa, które w próbach i praktyce okazały się najlepsze na naszych drogach. W typach naszych wzorowaliśmy się na produkcji angielskiej. W każdym jednak razie staraliśmy się zbudować motocykl najbardziej masywny i silny, najbardziej dostosowany do naszych warunków drogowych.

Mimo to, że wykonaliśmy motocykl pod każdym względem pierwszorzędnię, a więc i droższy w produkcji, ustaliliśmy cenę sprzedaży o 15% niższą od ceny motocykla zagranicznego, mniej więcej tej samej jakości. Doszliśmy do tego przez zmniejszenie naszego zysku przy pierwszych seriach ,liczymy bowiem na duży zbyt a więc i szybkie powiększenie produkcji.

Następną fazą pracy Zakładów „Podkowa" będzie początkowo montaż ze stopniowym przejściem na produkcję motocykli 250 ccm i 350 ccm, o czym już wkrótce dowiedzą się zainteresowani z bliższymi szczegółami.

Stosunek nasz do sportu motocyklowego jest oczywiście jaknajprzychylniejszy. Postaramy się brać udział we wszelkich imprezach urządzanych przez Kluby będące członkami Polskiego Związku Motocyklowego, aby udowodnić, że krajowy przemysł jest w stanie konkurować z najlepszym przemysłem zagranicznym.

Z naszymi hurtowymi odbiorcami motocykli i prywatnymi ich klientami będziemy pozostawali w stałym kontakcie, aby ich długoletnie doświadczenie móc wyzyskać dla udoskonaleń motocykla „Podkowa".

Techniczne kierownictwo naszej fabryki jest na wysokości zadania i nie zawiedzie pokładanych w nim nadziei. Fabryka nasza jest pionierem już kilku gałęzi przemysłu w tym stopniu, że posiada nawet maszyny własnej konstrukcji.

Mamy nadzieję, że wszyscy czytelnicy pisma Panów jako też członkowie Klubów zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym powitają naszą inicjatywę jaknajżyczliwiej i że znajdziemy w nich propagatorów produkowanych przez nas motocykli marki „Podkowa".

Na zokończenie naszej rozmowy p. prezes Dzierżawski stwierdza, że już od roku jest stałym czytelnikiem „Moto" i że poprostu mile zdumiony jest tak wysokim poziomem jak i rozmachem poczynań „Moto" w kierunku zmotoryzowania największych rzecz naszego społeczeństwa.

Dziękując p. prezesowi za miłe dla nas słowa uznania, życzymy ze swej strony pomyślnego zbioru owoców pracy dla dobra motoryzacji. *Zdzisław Rożnowski.*

Wolna trybuna

Jeszcze raz... zjedźmy (w prawdziwy) teren

(Redakcja nie jest odpowiedzialna za poglądy autora, podane w niniejszym artykule).

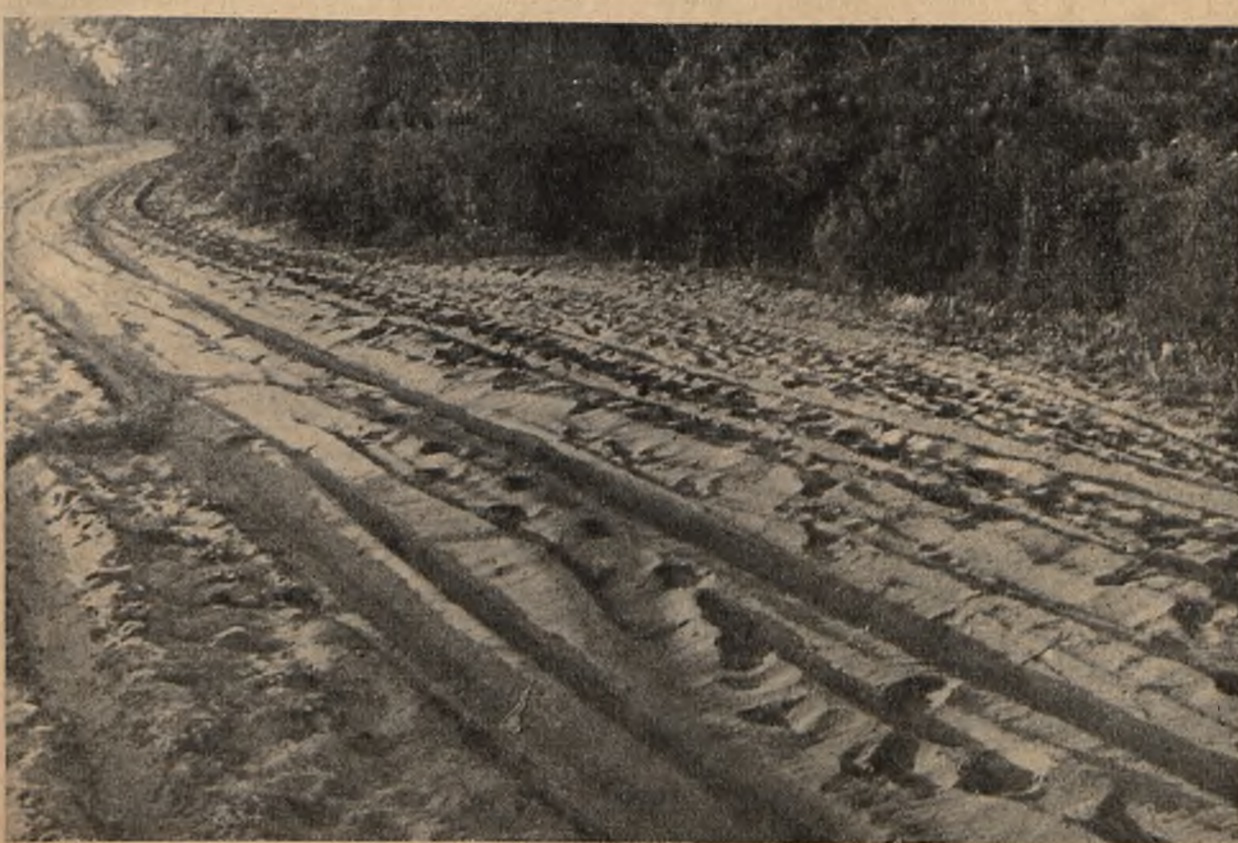
Przejawy ostatecznego zrozumienia najwłaściwszej postaci zawodów terenowych w naszych warunkach rozwoju motocyklizmu, zaobserwowane już w pewien czas po zakończeniu i „przetrawieniu" zeszłorocznego gigantycznego raidu Szlakiem Marszałka — dają nie płonną nadzieję, że polski motocyklowy sport terenowy wkracza obecnie na właściwe drogi.

Praktyka roku ub. pokazała, że świadome czy nieświadome wzorowanie się na raidzie samochodowym Automobilklubu, polegające na poleceniu pokrycia kilku tysięcy kilometrów na motocyklu po mniej lub więcej porozbijanych drogach i stukilkudziesięciu kilometrach piachu — nie doprowadza do niczego. Fizyczne znużenie zawodników, powolne i konsekwentne niszczenie maszyn — to jedyne wyniki zawodów tego rodzaju. Podkreśliła ten stan rzeczy prasa codzienna i w pewnym stopniu fachowa, zwracając szczególniejszą uwagę na celowość możliwie szybkiego przejścia do organizacji zawodów naprawdę szosowo-terenowych, o postaci najbardziej naszym warunkom odpowiadającej.

Należy zdać sobie jasno sprawę, że tłuczenie maszyn na kilku tysiącach kilometrów jest w naszych warunkach również nie istotne, jak urządzanie też terenówek przy wzorowaniu się w 100 proc. na przykładach zachodnio - europejskich. Szczególna sytuacja naszego sportu motorowego, która nakazuje przeprowadzenie zawodów nawskroś nowoczesnych teraz, kiedy jeszcze motocyklizm nasz dzieli od motocyklizmów innych krajów zmotoryzowanych odstęp conajmniej dziesięciu lat... na naszą niekorzyść — wymaga wyjątkowej ostrożności w opracowywaniu ostatecznej postaci naszych przyszłych terenowych imprez.

Zestawmy i porównajmy zasadnicze charaktery terenowego sportu w krajach, z których powinniśmy umiejętnie czerpać naukę, przyjrzyjmy się sportowi terenowemu na motocyklach w Anglii i w Niemczech, wyciągnijmy odpowiednie dla naszego terenu wnioski. Porównanie doprowadzi do uwydatnienia zalet i wad — w naszym zrozumieniu — tak przecież odmiennych definicji terenowego sportu w dwuch tych czołowych dziś „motocyklowych" krajach, dla wykorzystania ich w następstwie w rozważaniach na temat właściwej formy naszych terenówek w roku 1939. Nie należy zapominać, że tegoroczna nasza wielka motocyklowa terenówka odbędzie się w konkurencji 6-dniowej, że zjadą do nas bez wątpienia zawodnicy przede wszystkim Niemiec (odnoszą one przecież tak wspaniałe rezultaty eksportowe), przyjadą zawodnicy krajów zaprzyjaźnionych, przybędą też chyba reprezentanci Anglii, którzy pokażą nam tak piękną, „czysto" sportową jazdę terenową, pozbawioną wszelkich pierwiastków jazdy „w sensie praktycznym" do wykorzystania... na tak zwany wypadek, pozbawioną — mówiąc poprostu — cech terenowej jazdy o charakterze wojskowym.

Należy sobie zdać sprawę, że poza nieliczną grupą kilkudziesięciu motocyklistów polskich, jacy dostali te-





renowy chrzest w zeszłorocznym raidzie Szlakiem Marszałka, b. mało posiada w ogóle zasadnicze pojęcie o sztuce jazdy po bezdrożach. O sposobach jej nie będę tu mówił, wyczerpał ten temat na tych łamach w swoim czasie wielki rutyniarz, mec. Jurkowski, który omówił wyczerpująco jazdę terenową na podstawie swego wieloletniego doświadczenia z zawodów krajowych i zagranicznych, że wymienię tu najpierw jego start w Six Days 1935 r. W artykule tym chcę omówić ogólnie możliwości naszych motocyklistów w przyszłych terenówkach i podkreślić najwłaściwszą — moim zdaniem — formę polskich terenówek, w uwzględnieniu przede wszystkim korzyści na przyszłość dla naszych zawodników.

Dla nikogo nie jest tajemnicą, że poza kilku rutyniarzami o znanych, niezmiennie powtarzanych nazwiskach (Docha, Kostrzewski, Kubiak, Lemański, Michałkiewicz, Jakubowski, Jurkowski) — pozostali motocykliści szkolą się dopiero w sztuce opanowania maszyny w piachu i błocie, nabierają rutyny. Zamierzając rozbudowywać nasz sport terenowy, mamy za zadanie stopniować zawody w ten sposób, aby jeśli nie setki to tylko na początek dziesiątki motocyklistów planowo szkolić. Należy uwzględnić w tych rozważaniach posiadany przez nich materiał maszynowy, jego możliwości i dopuszczalny (nadzwyczaj ważny ze względu na zawartość kieszeni naszych motorzystów) — stopień ich wykorzystywania, aby po zorientowaniu się w aktualnym stanie poziomu jazdy większości — budować regulaminy zawodów i ustalać dla nich trasy.

Kiedy po zakończeniu raidu Marszałka rozmawiałem z zawodnikami i organizatorami zawodów, kiedy to sondowałem opinię o imprezie i porównywałem ją z ustalonymi pojęciami o terenowym sporcie wśród zawodowców zagranicznych — zainteresowała mnie najbardziej opinia mec. Jurkowskiego, jednego z najpoważniejszych bezsprzecznie znawców możliwości naszych motocyklistów. Rozmawiałem z mec. J., przyglądając się jego lekkiemu Rudge'owi 250 ccm sport. i... oglądając też jego ręce, silnie napuchnięte w przegubach i na dłoniach.

— Czy jest Pan bardzo zmęczony?



— Nie — odpowiada mój rozmówca — rozbiłem sobie tylko ręce, bo trudno wymagać odemnie, aby przy piekielnej robocie ciągłego klejenia dętek i ciągnącej się w nieskończoność przecież zupełnie beznadziejnej walki z dołami — można było mieć ręce w porządku. Jadąc na lekkiej maszynie przez 6 dni przy wysokim tempie, można było mówić tylko o porozbijaniu dłoni. Poza tym nie jestem zmęczony, użyłbym innego określenia, jestem nieco znużony. 6 dni jazdy to przecież nie fraszka.

Gdzie leży przysłowiona „rodzynka" w tym zdawałoby się lakonicznym oświadczeniu? Primo: monotonna jazda na lekkiej maszynie niszczyła ją, ciągłe doły nie połamały widelca i sprężyn resorowania ale ponadwyrężały ręce zawodnika. Secundo: pędzenie po piachu odbiło się najwyżej na sprzęgle maszyny, kurz — zniszczył w pewnym stopniu cylinder silnika. Tertio: Zawodnik tylko w kilku miejscach, jakie można było policzyć na palcach, mógł (o ile by chciał) przejawić kunszt 100 proc. jazdy terenowej. Nie robił tego, gdyż chcąc wraz ze swym zespołem ukończyć zawody, oszczędzał siebie i maszynę.

Zdaniem wyżej wspomnianego mego rozmówcy, należałoby organizować u nas obecnie najwyżej 3-dniowe terenówki, uwzględniając aktualny trening naszych motocyklistów i konieczność oszczędzania jednak ich maszyn. W zupełności zgadzam się z tym zdaniem, chociaż trudno twierdzić, że całotygodniowa impreza nie ma u nas racji bytu, jako doroczny prestiżowy moment rywalizacji — teraz już — międzynarodowej. Zagadnienie trwania zawodów, chociaż b. istotne, nie jest jednak decydujące. Najtrudniejszą jest kwestia trafnego opracowania szlaków zawodów, aby wystawić zawodników na różnorodne próby: leśne, polne, nizinne, górskie, piaszczyste, wodne...

W odróżnieniu od motocyklizmów: sportowego angielskiego i „wojskowego" niemieckiego, mamy w Polsce szczególnie doniosłe zadania. Nie należy zapominać, że do ostatnich miesięcy angielskie terenówki nie wychodzą poza ramy „czystego" sportu, że terenowy sport niemiecki posiada wyraźne, aż zbyt wyraźne piętno wojskowe. My zaś potrzebujemy takiego terenowego motocyklizmu, który jednocześnie spełniałby — poza szkoleniem w sensie sportowym i wyszkolenia wojskowego

KOMUNIKAT.

Zawiadamiamy wszystkie Kluby Zrzeszone w P. M. Z. oraz wszystkich motocyklistów, że w dniu 30/IX 1938 r. został skradziony motocykl kol. Budkiewiczowi Stanisławowi, zam. w Warszawie, ul. Wielka Nr 11 m. 31, z bramy tegoż domu.

Marka — Ariel 500 cm, model 1933, Nr rej. MO1.294, Nr. Silnika D.587. 2 rury wydechowe z „rybimi ogonami", tłumiki mocno pogięte, 2 siodełka, kolor motocykla czarny, bak cały chromowany, na baku tablica z zegarami — tachometr wyłączony, na liczniku około 9 tys. klm., zegar do oliwy uszkodzony. Cecha charakterystyczna motocykla — b a r d z o pochyły cylinder.

Wszystkich reflektujących na motocykle używane ostrzegamy przed nabyciem opisanego motocykla.

W razie zauważenia podanej maszyny prosimy o powiadomienie Policji Państwowej oraz klubu (adres jak niżej lub tel. 560-60 — prosić kpt. sport. klubu M. Grabowskiego), lub P. Z. M.

Zarząd Sekcji Motocyklowej
Z. P. U. Polskich Zakł. Philips.
W-wa, Karolkowa 36/44.

— jeszcze jeden czynnik, mianowicie propagandy motocykla w jak najszerszych warstwach społeczeństwa.

I tu napotykamy na największą trudność. Każdy z różnorodnych charakterów zawodów terenowych wymaga odmiennych szlaków, innego regulaminu, innego nastawienia organizacji. Nigdzie nie występuje w tak ostrej formie jak w Polsce konieczność propagowania motocykla przez sport również terenowy. Pamiętajmy jeszcze długo, że w naszych warunkach nie propagujemy szerszego stosowania motocykla, ale jeszcze w tysięcznych wypadkach musimy wpajać w pewne odłamy społeczeństwa, że motocykl jest pożytecznym równie jak samochód pojazdem mechanicznym a nie „dwukołowym diabłem", jak chcą tego jeszcze spotykane czasami osobistości prowincjonalne.

Po ostatnich więc eksperymentach, organizowanych na większą czy mniejszą skalę, przystępujemy teraz do budowy naszego terenowego motocyklizmu, mając wielki materiał doświadczenia. Przypatrzmy się teraz właściwej formie naszych przyszłych terenówek, rozpoczynając od — maszyn.

W Anglii stosuje się dla terenówek wysoko-wartościowe typy sportowe o wybitnie komprymowanych silnikach, maszyny w każdym razie średnich i wyższych pojemności. Tymczasem na kontynencie stosuje się coraz częściej typy małolitrażowe, co nie jest bynajmniej powodowane biedą uczestników lecz celami wyższymi. Przypomnijmy sobie, że w zeszłorocznych 6-Days jedna z oficjalnych ekip niemieckich brała udział na maleńkich DKW 175 ccm, uprzytomnijmy sobie, że główny nacisk w terenowym sporcie zachodnio - europejskim położony jest na... najlżejsze motocykle. Wydaje się to dziwne, pozostaje jednak faktem.

Przyczyny?

Dzisiejszy stan techniki motocyklowej pozwala na budowę wyjątkowo lekkich motocykli a przy tym o konstrukcji b. wytrzymałej. Dla otrzymania korzystnego stosunku ciężaru maszyny z jeźdźcem do mocy silnika — wystarcza stosować silniki (przy maszynach solo) najwyżej 200/250 ccm. Zdanie to nie jest wcale nowym wymysłem, lecz potwierdzone już dawno przez zachodnio-europejski prywatny sport terenowy i... nastawienie sfer wojskowych. Chodzi tu o to, że w zawodach kontynentalnych (a więc nie angielskich), nastawionych wyłącznie na praktyczny cel, pomija się wspomniany wyżej „czysto" sportowy charakter terenówek angielskich, wymagających wysokiej klasy maszyn sportowych. Szkolenie możliwie licznych motocyklistów Polski w jeździe terenowej wskazuje na konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na nasz sport na małych maszynach, łącznie nawet do „setek".

Nie tylko „sportowa" lecz ciężka, męcząca raczej zawodnika niż maszynę terenówka, jest — moim zdaniem — najwłaściwsza dla nas. Kierowca nasz musi pokazać, że myśli szybko, że znajduje we wszelkich sytuacjach możliwości wybrnięcia z pułapek, że pracuje razem z maszyną, a nie „jedzie na niej" i „piękną pozycją" imponuje widzom. Załączone zdjęcia dadzą najlepsze dowody, co znaczy terenówka w Anglii, Niemczech. Polski sport terenowy może się już teraz prawdziwie rozwijać, dopiero teraz, kiedy już mamy... ostatecznie wypróbowane dwie polskie maszyny, dwa typy, ciężki i lekki.

Ciężki typ terenowo-szosowy, opracowany praktycznie, dla trwałej męczącej pracy, odporny na chłód, na żar,



piachy i błoto — to nasz Sokół 600. Lekką maszyną, pokazaną już nam z najlepszej strony, to katowicki Moj 130 ccm, o silniku dwutaktowym. Obydwie maszyny mają budowę najbardziej naszym warunkom odpowiadającą, kiedy to większość przybywających motocyklistów wykorzystać będzie chciała swe polskie maszyny nie tylko w pracy i w turystyce, ale także i w sporcie, w sporcie dla nas najodpowiedniejszym, szosowo-terenowym. Maszyny nasze zdały już ostateczny egzamin w wielu imprezach zeszłorocznych, przeszły generalną próbę w raidzie Szlakiem Marszałka, wykazując szczególne przystosowanie dla naszych warunków drogowych i bezdroży.

Dochodzimy do najważniejszego punktu w rozwoju naszego motocyklizmu, osiągamy seriową produkcję maszyn, które są już ostatecznie wypróbowane. Dodać tu trzeba jeszcze wysiłki P. Z. Inż., które w roku bieżącym wypuszczą na rynek 200-kę dwutaktową oraz Perkuna, który zapewne również w bieżącym roku wypuści swoje modele, bydgoskiego Tornedo, jaki zamierza wypuścić nowe modele 100 ccm z polskimi silnikami, poznańskiego Malcherka produkującego nielicznie jeszcze własne konstrukcje, Hutę Ludwików i Zakł. Podkowa, które wypuszczają setki na Villiersach.

Rok ubiegły był przełomowym w naszym sportowym motocykliźmie. Rok 1939 będzie bez wątpienia pierwszym, w którym polski sportowy motocyklizm ruszy po nowych torach.

J. J. M.

OD REDAKCJI.

Autor artykułu, omawiając zalety polskich motocykli oraz ich użyteczność w jeździe terenowej zapomniał zaznaczyć, że są one wyposażone przeważnie w polskie opony „Stomil', o których zawodnicy raidów terenowych wyrażali się z całkowitym uznaniem i nieraz podkreślali, że opony polskiej produkcji nie ustępują zagranicznym.



Skrzynka techniczna

(odpow. na 40 pytań).

Do
REDAKCJI „MOTO”.
w Warszawie

Czytając w otrzymywanych numerach „Moto” dział porad technicznych zdecydowałem się zwrócić do Szanownej Redakcji z paru zapytaniami co do niektórych dostrzeżonych usterek w działaniu mego motocykla — Rudge 500 cm^3 mod. Special z r. 1937. Wspomnianą maszynę nabyłem okazyjnie z t.zw. „dobrych rąk” na wiosnę r. b. z 7000 km. na liczniku i sam w ciągu ostatniego sezonu zrobiłem jeszcze około 7000 km.

Dla porządku zaznaczam, iż maszynę kupiłem niedługo po wstawieniu tulei do cylindra (zbyt miękki materiał użyty do odlewu cylindra wg. zdania tut. fachowców jest bolączką wszystkich Rudge'ów z r. 1937) i założeniu na piastę tylnego koła t.zw. wieńca zębatego zamiast poprzedniego fabrycznego trybu z żeliwa w którym były wyłamane niektóre zęby.

1. Najbardziej denerwującym z niewielkiej liczby defektów było wyrzucanie oliwy do prawej rury wydechowej. Defekt ten zauważyłem prawie bezpośrednio po zdjęciu krusty z głowicy cylindra i założeniu nowych pierścieni tłokowych. Zużycie oliwy wyniosło przytym około ¾ litra na 100 km. Oczywiście niezwłocznie po tym udałem się do mechanika, który ponownie zdjął głowicę szukając przyczyny w ewent. popękanych pierścieniach tłokowych. Pierścienie nie wykazały żadnych zmian za wyjątkiem małego luzu w górnym pierścieniu, który wskutek tego został zastąpiony nowym. Po dotarciu zaworów i wyczyszczeniu rury wydechowej zabrałem maszynę do użytku i znów po 200 km. u wylotu tłumika prawej rury wydechowej pojawiła się oliwa. Zużycie oliwy było coprawda znacznie mniejsze niż bezpośrednio po pierwszym opisanym wypadku jednak wynosiło dość dużo (około 2 l. na 1000 km.) w porównaniu do zużycia jakie miałem z samego początku. Charakterystycznym jest, iż stałym prawie zjawiskiem przy starcie było intensywne dymienie z rur wyd. (zwłaszcza z prawej). Ponieważ mechanicy nie potrafili usunąć tych niedomagań, więc jeździłem z nimi do końca sezonu — obecnie zaś zamierzając przeprowadzić gruntowny przegląd maszyny byłbym WPanom bardzo zobowiązany za informacje gdzie szukać przyczyn niedomagania i jak je usunąć.

2. Dalszym mankamentem jest niemożność takiego ustawienia łańcucha napędowego tylnego koła aby przy obracaniu kołem był on zawsze równomiernie napięty (miejscami jest napięty za słabo lub zbyt mocno). Wspominałem już, że tryb zębaty na kole był zamieniony otóż po założeniu koła z nowym trybem łańcuch wykazywał różnice w stopniu naciągnięcia co sprzedawca złożył na karb zużycia łańcucha. Kiedy po pewnym czasie dałem nowy łańcuch ten zachował się tak samo jak zużyty flegmatyczny zaś majster uspokoił mnie twierdzą, iż powstało to wskutek zanieczyszczenia trybów co ustąpi już po przejechaniu kilkunastu kilometrów. Od tej chwili przejechałem ze 2000 km. a sposób napięcia nie uległ żadnej zmianie. Przypuszczam, iż przyczyną tego są tryby napędowy od skrzynki biegów i tylnego koła chociaż na oko nie nasuwają podejrzeń iż są niewspółśrodkowe (ekscentryczne) względem swej osi i nie wykazują śladów zużycia. Proszę WPanów o radę jak mógłbym sprawdzić tryby.

Wreszcie prosiłbym WPanów o parę wyjaśnień w odniesieniu do ogumienia motocykla:

3. czy można zapobiegać w jakiś sposób wysadzeniu wentyla z dętki;

4. jakie ciśnienie należy utrzymywać w dętkach motocykla bez przyczepki do jazdy pojedyńczej i z pasażerem na tylnym siodełku przy następujących wymiarach opon: przednia 3,25 × 19 tylna 4 × 19;

5. jak konserwować opony na zimę.

Za łaskawe informacje zgóry najuprzejmiej dziękuję i pozostaję
z poważaniem
(Artur Czesław Ussowicz)

ODPOWIEDŹ NA LIST P. A. C. USSOWICZA Z WILNA.

Opowiedź na pyt. 1. Objawy opisane przez WPana każą przypuszczać, że zaszły zmiany w pracy pompki olejowej.

Silnik w motocyklu WPana posiada olejenie obiegowe, przy którym istnieje zasada suchego karteru, to znaczy pompka olejowa, dwutłoczkowa pracuje w ten sposób, że jeden z tłoków ssie oliwę ze zbiornika oleju i następnie tłoczy ją do przewodu doprowadzającego do łożyska czopa korbowego i na gładź cylindra skąd oliwa spływa na dno karteru. Natomiast drugi tłoczek ssie tę oliwę z dna karteru i tłoczy spowrotem do zbiornika oleju. Tak wygląda w ogólnych zarysach system obiegowego olejenia, przy którym olej krąży bez przerwy.

Jak powiedzieliśmy wyżej, przy tym systemie istnieje zasada suchego karteru, to znaczy oliwa spływająca na dno karteru jest natychmiast wyssana przez pompkę i nie gromadzi się, aby nie powodować zanurzania kół rozpędowych (przeciwwagi). Aby to osiągnąć konstruktor silnika, tak oblicza pompkę, aby część pompki ssąca z karteru miała większą wydajność aniżeli część, tłocząca do silnika.

W wypadku opisanym przez WPana zachodzi prawdopodobnie zaburzenie w tej pracy, w ten sposób, że wskutek wyrobienia tłoczka ssącego olej wydajność tej części pompki jest mniejszą od części tłoczącej olej do silnika i wskutek tego na dnie karteru gromadzi się olej, w którym zanurzone są koła rozpędowe i które z kolei olej ten rzucają na gładź i tem samem powstaje system olejenia rozbryzgowego. Silnik jest przeoliwiony i nadmiar oleju wyrzuca w rury wydechowe, więcej w prawą wskutek wirów panujących w przestrzeni kompresyjnej, a pochodzących od ukształtowania głowicy, kanałów wydechowych itp.

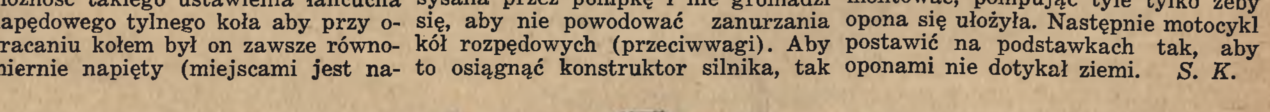
Aby sprawdzić słuszność tych przypuszczeń zechce Pan po przejechaniu kilkunastu km. zdjąć cylinder i sprawdzić czy na dnie karteru jest olej, a następnie, obracając kołami rozpędowymi, zauważyć czy zanurzają się one w tym oleju. Jeśli przypuszczenia te okażą się słuszne, nie pozostaje nic innego jak zamienić w pompce tłoczek ssący na nowy.

Odpowiedź na pytanie 2. Przypuszczenia WPana są słuszne; przyczyną nierównomiernego naciągu łańcucha, jest wieniec zębaty na tylnym kole, który został wadliwie wykonany, a mianowicie niecentrycznie w stosunku do osi koła, oraz ma on niejednakową podziałkę, to znaczy odległość między zębami jest niejednakowa. Sprawdzić to można, założywszy nowy łańcuch, nie używany na cały obwód wieńca; jeśli łańcuch się zamknie i będzie prawidłowo leżał na całym obwodzie to znaczy że podziałka koła łańcuchowego jest dobra, w tym wypadku prawdopodobnie będzie odwrotnie. Radzimy kupić oryginalne koło zębate, fabryczne.

Odpowiedź na pytanie 3. Wyrwanie zaworu z dętki spowodowane jest obracaniem się opony na obręczy. Aby zapobiec temu zjawisku stosuje się tak zwane mostki. Mostek montuje się na stałe na zaworze tuż przy dętce, a przy montowaniu dętki na koło należy zwracać uwagę, aby mostek skrzydełkami swojemi dociskał oponę do obręczy, co zabezpiecza przed obsuwaniem się jej. Mostki takie może WPan nabyć w każdym większym sklepie z akcesoriami motocyklowymi.

Odpowiedź na pytanie 4. Proszę przeczytać odpowiedź III na list ks. D. F. w Nr. 12/1938 r.

Odpowiedź na pytanie 5. Przed okresem zimowym należy opony zdemontować, pompując tyle tylko żeby opona się ułożyła. Następnie motocykl postawić na podstawkach tak, aby oponami nie dotykał ziemi. *S. K.*



REDAKCJA „MOTO".

Kupiłem używany motocykl TWN 500 ccm 1938 r. po 3800 klm. i chociaż otrzymałem do niego odpowiednie broszury informacyjne, jednak w języku niemieckim, a niestety ani ja, ani nikt z moich znajomych nie zna dostatecznie tego języka, aby je przetłumaczyć. I chociaż mam pewną znajomość silników spalinowych, którą nabyłem będąc pilotem w lotnictwie i pracując w swoim czasie w przedsiębiorstwie samochodowym, to jednak z motocyklami miałem nie wiele styczności, a kontakt mój z nimi ograniczał się jedynie do jazdy przy sposobności. Nie stykałem się zaś nigdy z konserwacją motocykla. Z tych względów pozwalam sobie zwrócić się do WPanów z uprzejmą prośbą o udzielenie mi odpowiedzi na dość długi szereg niżej zamieszczonych pytań:

1. jak zabezpieczyć na zimę akumulator? Czy należy go przechowywać w stanie naładowanym i co pewien czas doładowywać, czy też rozładować, ale jak wówczas zabezpieczyć. Nadmieniam, że na okres zimowy motocykl stoi w temperaturze pokojowej.

2. Na dynamo znajduje się przełącznik na baterii i na dynamo. Dotychczas motor pracuje na baterię. Kiedy należy przełączać na dynamo i jak wtedy pracuje silnik i cała instalacja elektryczna? Jak i kiedy smarować dynamo i jakimi smarami?

3. Jak często należy zmieniać oliwę w skrzynce biegów i w przednim łańcuchu i jaką oliwę stosować?

4. Czy sprzęgło pracuje w oliwie czy na sucho? Jeżeli w oliwie, to jaką stosować i kiedy zmieniać?

5. Uważam, że silnik jest trochę przeoliwiony (biały dymek), chcę zmniejszyć oliwienie, jak poznać po pracy pompy czy jest odpowiednio wyregulowana? I jaki to jest system oliwienia, czy karter jest suchy?

6. Jaki powinien być luz zaworów?

7. Przed odebraniem motocykla była zdejmowana głowica cylidra w celu oczyszczenia. Obecnie po przejechaniu ok. 100 klm. żebra przy połączeniu głowicy z cylindrem są nieco zatłuszczone, b. niewiele. Jak zapobiec temu zjawisku? Może to tylko występuje bezpośrednio po zmontowaniu cylindra, a po tym zniknie?

8. Czy lepiej jest przesmarować motocykl teraz, czy przed uruchomieniem na wiosnę?

9. Koła mają nieco nierówny chód, różnica jest bardzo niewielka 1 — 2 mm, w jeździe nie odczuwa się tego, ale wolałbym to usunąć. Czy można samemu wyregulować koło i jak do tego przystąpić?

10. Jaką używać mieszankę? W Grodnie jest Drago, Galicja, Karpaty i Lot.

11. Karburator jest bez filtra. Czy jest wskazane zastosować go i jaki i czy to nie wpłynie zbyt ujemnie na pracę silnika? (na wydajność).

J. P. Grodno

ODPOWIEDŹ NA LIST P. J. P. Z GRODNA.

Odpowiedź na pytanie 1. Akumulator na czas nie używania należy pozostawić naładowany, następnie w okresie tym co 6 tygodni doładowywać prądem o natężeniu jednego ampera. Akumulator winien być przechowywany w pomieszczeniu suchem i w temperaturze pokojowej. Polecamy przestudiować dziełko: Inż. Prochnan — Akumulatory.

Odpowiedź na pytanie 2. Przełącznika na prądnicy używać należy w wypadku uszkodzenia akumulatora. Po przełączeniu wyłącznika na literę „D", chcąc uruchomić silnik, należy motocykl popchnąć na włączonym I-szym biegu; po uruchomieniu będzie pracował normalnie.

Odpowiedź na pytanie 3. Do skrzynki przekładni wskazane jest używanie lepszych olejów np. Mobilgrease Nr. 2, uzupełniając zapas oleju co 1500 km. ilością około ⅛ litra, natomiast, co 5000 km. należy olej spuścić w stanie gorącym i zastąpić go świeżym.

Odpowiedź na pytanie 4. W silniku WPana znajduje się sprzęgło wielotarczowe, pracujące w oleju, przy czym komora sprzęgła jest jednocześnie komorą łańcucha przedniego i należy do niej wlewać olej taki sam jaki Pan używa do silnika. Bliższe dane znajdzie WPan w odpowiedzi na list p. P. Janoffa w Nr. 12/1938 r. „Moto". W komorze tej, oleju zmieniać nie potrzeba, należy jedynie uzupełniać co 1000 km. ilością około ¼ litra.

Odpowiedź na pytanie 5. Silnik WPana posiada system olejenia obiegowego, przy którym istnieje zasada suchego karteru. Przeoliwienie silnika może Pan stwierdzić, obserwując zużycie oleju, które nie powinno przekraczać 0,15 litra na 100 km. Ponadto zjawisku temu towarzyszą następujące objawy: silne dymienie z rur wydechowych, zwłaszcza przy rozruchu, oraz wyrzucanie oliwy przez rury wydechowe i wszelkiemi nieszczelnościami. Jeżeli zjawisko takie zachodzi to należy dokręcić o ¼ do ½ obrotu w prawo, śrubkę, dławiącą dopływ oleju ze zbiornika do pompki. Śrubka ta, umieszczona jest na korpusie pompki. Obserwacja pracy pompki nie daje odpowiedzi czy pompka jest odpowiednio wyregulowana, odpowiedź tą może otrzymać WPan, obserwując pracę silnika.

Odpowiedź na pytanie 6. Luz na popychaczach zaworów przy silniku zimnym winien wynosić: zawór ssący 0,1 mm, zawór wydechowy 0,2 mm.

Odpowiedź na pytanie 7. Głowicę po zamontowaniu na cylinder, należy na gorąco dokręcić, po przejechaniu kilkudziesięciu kilometrów sprawdzić i ponownie dokręcić. Przypuszczamy, że w opisanym przez Pana wypadku przyczyną wydostawania się oleju na zewnątrz jest właśnie niedokręcenie głowicy na gorąco. Jeśli dokręcanie głowicy nie pomoże, to znaczy, że silnik posiada nadmiar oleju jak to powiedziano w pkt. 5.

Odpowiedź na pytanie 8. Pytanie WPana jest ogólnikowe. Odpowiedź pozwolimy sobie rozbić, omawiając poszczególne elementy motocykla. Na okres zimowy, w którym motocykl będzie nieużywany, należy przesmarować wszystkie miejsca, w których zachodzi praca, tak jak to robimy w ciągu normalnej eksploatacji. Łańcuch zdjąć, wymyć dokładnie w benzynie, wysuszyć i wygotować w łoju z domieszką grafitu. Cały motocykl dokładnie wymyć, wytrzeć do sucha i części chromowe posmarować lekko czystym olejem. Przed uruchomieniem, ponownie cały motocykl wytrzeć na sucho z kurzu i oleju, a miejsca w których zachodzi praca dokładnie przesmarować, starając się wycisnąć z nich smar, który leżał tam całą zimę.

Zmienić olej w silniku, skrzynce przekładni i sprzęgle, oczywiście uruchomiwszy przedtem silnik, żeby czynność tą wykonywać z olejem gorącym.

Odpowiedź na pytanie 9. Nierówny chód kół spowodowany różnicą 1 — 2 mm jest tak mały, że radzimy go pozostawić. Tak mała różnica wymaga bardzo precyzyjnej regulacji, z którą da sobie radę tylko fachowiec, którego znajdzie Pan również i w warsztacie remontującym rowery. Kosztować będzie grosze, a uniknie Pan kłopotu.

Odpowiedź na pytanie 10. Paliwem, najodpowiedniejszym z pośród podanych przez WPana, będzie mieszanka Drago. Decydując się stosować ją stale, należy wyregulować gaźnik, to znaczy dobrać odpowiednie rozpylacze. Zabieg ten wykona bezpłatnie obsługa stacji, której Pan będzie stałym klijentem.

Odpowiedź na pytanie 11. Stosowanie filtra powietrza przy gaźniku jest nader wskazane. Filtr zatrzymuje kurz i pył jaki ssie silnik razem z powietrzem. W czasie jazdy bez filtra, kurz ten dostaje się do wnętrza silnika, zanieczyszcza olej, a zatem cały silnik i przyspiesza zużycie gładzi cylindra i tłoka. Stosując filtr, należy go konserwować, to znaczy po każdej dłuższej jeździe zdemontować, wypłókać w czystej benzynie, wysuszyć i nasycić czystym olejem używanym do silnika. Przy zastosowaniu filtra, chcąc utrzymać moc silnika niezmniejszoną, należy przeregulować gaźnik, stosując rozpylacz główny mniejszy o 1 względnie 2 numery, zależnie od rodzaju filtra. Najpraktyczniejszym jest filtr, wypełniony wewnątrz wiórkami metalowymi, posiada dużą powierzchnię zatrzymującą na sobie nieczystości i jest trwały.

S. K.

ODPOWIEDŹ NA LIST P. W. CHIMICZEWSKIEGO W WILEJCE.

1) Jak naprawić nadgryzione wycięcia w koszyku (bębnie) sprzęgła. Czy można odciąć nadgryzione części uszkodzone. Sądzę, że wycięcia powiększone niczem nie zaszkodzą. Czy ma sens spawanie tych miejsc. Moim zdaniem do tego celu trzeba by rozebrać sprzęgło, bo możnaby wytopić gumki amortyzacyjne. Spawanie zresztą nie chwyta tutaj dobrze — próbowałem, wszystkie miejsca wygniecione zostały z powrotem.

Odpowiedź na pytanie 1. Bęben sprzęgła, uszkodzony w sposób opisany przez WPana, prawdopodobnie

nie da się naprawić. Jeżeli by się nawet udało go naprawić, będzie to dosyć kosztowny zabieg i nie na długo wystarczy. Dlatego też proponujemy kupić nowy bęben oryginalny. Wycięcia w bębnie służą jako prowadzenie dla tarczek sprzęgła przy włączaniu i wyłączaniu, to znaczy tylko dla ruchu wzdłuż osi sprzęgła. Ruch obrotowy tarczki wykonują razem z bębnem dzięki występom, które wchodzą w wycięcia w bębnie. Szerokość występu powinna być mniejsza od wycięcia w bębnie o 0,5 do 1 mm, większy luz powoduje zarywanie sprzęgła, szybsze jego zużycie i wybicie krawędzi bębna sprzęgła.

2) Czy wprowadzenie tulei do cylindra wpływa niekorzystnie na chłodzenie, czy też to nie robi żadnej różnicy.

Odpowiedź na pytanie 2. Wprowadzenie tuleji do cylindra nie ma żadnego wpływu na chłodzenie silnika.

3) W jaki sposób usunąć rdzę w zbiorniku benzyny. Wnętrze zbiornika całe pokryte rdzą.

Odpowiedź na pytanie 3. Rdzę, pokrywającą wnętrze zbiornika paliwa, można usunąć w sposób następujący: zdemontować zbiornik, nalać do niego około 1,5 litra benzyny, następnie wsypać dwie szklanki drobnych przedmiotów metalowych, mogą być małe nakrętki, śrubki, podkładki itp. a nawet grubo ziarnisty żwir. Następnie, wziąwszy zbiornik w obie ręce, mieszać jego zawartość, obracając go we wszystkie strony. Czynność tę należy wykonywać, z przerwami dla wypoczynku, przynajmniej ze dwie godziny, poczym zawartość wylać, zbiornik dokładnie wypłókać czystą benzyną i zamontować na motocykl jako już odrdzewiony. Zabieg ten w ciągu roku należy powtórzyć dwa do trzech razy. Jeżeli fundusze Pana na to pozwolą, to może się Szan. Pan zaopatrzyć w specjalny płyn zabezpieczający przed rdzewieniem, nabyć go można w każdym sklepie z akcesoriami motocyklowemi wraz z dokładnym sposobem użycia.

4) Jaką ma wartość spawanie części karteru aluminiowego. Trzeba część dolepić, która oderwała się i zgubiła.

Odpowiedź na pytanie 4. Spawanie aluminium stosuje się bardzo szeroko i z dobrym skutkiem, tylko rzemieślnik który to będzie robił musi posiadać praktykę w tym kierunku, żeby nie uszkodził karteru. Spawanie aluminium jest specjalnością w dziedzinie spawalnictwa.

5) Jakie praktyczne znaczenie ma tryb na wale głównym silnika, zewnętrzny do łańcucha przedniego o 23 zębach, 21 z. i 19 zębach.

Odpowiedź na pytanie 5. Praktyczne znaczenie wymiennego koła łańcuchowego na wale głównym silnika, o różnej ilości zębów, jest bardzo duże a mianowicie: dzięki możliwości wymiany tego koła możemy zmienić przeniesienie między silnikiem a tylnem kołem. Zmieniając przeniesienie, możemy dostosować nasz motocykl do każdych warunków drogowych jeżeli chcemy pokonywać odcinki terenowe b. trudne do przebycia, piaszczyste, błotniste względnie bardzo górzyste o długich i dużych wzniesieniach, montujemy koło łańcuchowe z = 19, wówczas motocykl na zwykłej dobrej drodze bitej osiągnie szybkość od 75 do 80 km/godz. natomiast po wymienionych wyżej odcinkach terenowych będzie się posuwał z łatwością i wzniesienia pokona bez trudu.

Jeżeli zamontujemy koło zębate z = 21 szybkość maxymalna na drodze bitej wzrośnie do 80 — 85 km/godz. natomiast zmaleje zdolność pokonywania terenu i wzniesień.

Po zamontowaniu koła łańcuchowego z = 23 szybkość maxymalna na drodze bitej wzrośnie do 90 — 95 km/godz. ale za to zdolność pokonywania terenu i wzniesień zmaleje tak dalece, że tam gdzie w pierwszym wypadku przejechaliśmy drugim biegiem obecnie nie przejedziemy nawet pierwszym biegiem.

Zmiana koła łańcuchowego jak wyżej, powoduje zmianę długości łańcucha przedniego, którą uzyskujemy przez wstawienie względnie wyjęcie jednego ogniwa.

6) Mam cztery wymiary dyszy oznaczone numerami 140, 150, 160 i 180. Jakie praktyczne mają one znaczenie dla mnie. Jeżdżę na dyszy 140. Mam motor 550 cc.

Odpowiedź na pytanie 6. Zapasowe rozpylacze, które Szan. Pan posiada służą do regulacji gaźnika w zależności od pory roku, a mianowicie:

	stosuje się rozpylacz
latem, przy użyciu filtra powietrza	140 — 150
zimą, przy użyciu filtra powietrza	150 — 170
latem, bez filtra powietrza	160 — 170
zimą, bez filtra powietrza	170 — 180

Dane te dotyczą zarówno benzyny jak mieszanek alkoholowych.

7) Jakie winno być umocowanie trybu zewn. na łańcuch przedni na wale głównym silnika, by nie spadł. U mnie mutra sama się rozkręca.

Odpowiedź na pytanie 7. Nakrętkę, mocującą koło łańcuchowe trzeba zabezpieczyć, żeby nie odkręcała się. W tym celu proszę podłożyć podkładkę sprężynującą odpowiednich wymiarów, pomiędzy nakrętkę a podkładkę zwykłą i mocno nakrętkę dokręcić, wtedy koło łańcuchowe przestanie spadać.

8) Dlaczego pękła u mnie sprężyna amortyzacyjna na wale głównym silnika. Przypuszczam, że złożenie części na zewnętrznej części wału nie odpowiada oryginalnemu złożeniu.

Oś na pewnej przestrzeni jest płasko ścięta. Gwint biegnie kilka mm poza płaskie ścięcia, a potem już idzie gruby wał z fugami. Na tym wale są umieszczone części następująco. Gruba mutra, za nią szajbka, potem już na wale tryb, za nim kły suwalne, na kłach kołnierz a na kołnierzu sprężyna, za sprężyną trybik na dynamo. Tryb się wolno obraca chociaż ma dodatkową dziurkę prawdopodobnie do umocowania przy pomocy nakrętki na stałe. Posiadam też tryb zapasowy ten jest bez dziurki i wygląda na to, że obracać się winien wolno. Proszę również o wyjaśnienie jak te elementy winny być zmontowane, by dobrze funkcjonowały.

Odpowiedź na pytanie 8 i 9. Przyczynę pęknięcia sprężyny amortyzatora na wale silnika trudno ustalić nie widząc tej części. Dlatego też podamy kilka możliwości, a WPan wyciągnie wnioski, obejrzawszy sprężynę. Sprężyna, o której mowa wyżej, pracuje jedynie na ściskanie, nie powinna ona przenosić żadnych sił skręcających. mógł zajść wypadek, że końce sprężyny zaczepiły o części współpracujące i, przy raptownym szarpnięciu silnika, sprężyna została skręcona i pękła. Łatwo sprawdzić czy taki wypadek miał miejsce, sprężyna powinna mieć częściowo odwinięte końce.

Sprężyna może również pęknąć wskutek wady materiału, którą stwierdzić można tylko laboratoryjnie. Defekt ten nastąpić może również skutkiem zmęczenia materiału, co bardzo często zdarza się w motocyklach używanych.

Układ części składowych amortyzatora na wale silnika podany przez WPana jest prawidłowy i w żadnym razie nie mógł wpłynąć na pęknięcie sprężyny.

10) W jaki sposób można samemu wprasować tuleję do korbowodu. Przy wbijaniu jako bromowa poddaje się i nie pozwala na wciśnięcie buksa tłokowego. Szabrowanie przyspiesza jej zniszczenie bo nie daje się dokładnie wykonać.

Odpowiedź na pytanie 10. Tuleję do korbowodu należy wprasować w sposób następujący, jeżeli nie posiada WPan w pobliżu warsztatu, wyposażonego w małą ręczną prasę do wciskania łożysk itp., prasę można zastąpić dużym i mocnym imadłem ślusarskim, a jeżeli i tego nie ma, to proszę korbowód położyć na gładkiej i równej powierzchni stołu ślusarskiego tak aby główka korbowodu w którą mamy wcisnąć tuleję leżała całą płaszczyzną splanowaną na płaszczyźnie stołu. Następnie w otwór należy włożyć tuleję, tak aby się tylko utrzymała i ustawić ją prostopadle do powierzchni splanowanej główki korbowodu. Na tuleji położyć klocek z drewna twardego i, trzymając go ręką, silnie uderzać w ten klocek dużym młotkiem. Czynność tą powtarzać tak długo aż tuleja znajdzie się na właściwym miejscu, przy czym wskazane jest, aby uderzeń tych było jak najmniej, (zatem muszą być silne) a to celem uniknięcia zdeformowania tuleji.

Po wciśnięciu tuleji należy otwór dla sworznia tłokowego rozwiercić rozwiertakiem ostrożnie żeby nie rozbić zbytnio otworu, a żeby otrzymać średnicę otworu większą od średnicy sworznia o 0,04 do 0,06 mm. Wygładzanie otworu tulejki po wciśnięciu szabrem jest niewskazane.

11) Czy można łożysko korbowodu odnowić bez zmiany. Nowe kosztuje 35 zł. Czy nie można wał łożyska zeszlifować, dać odpowiednie obrączki i waliki by łożysko dalej służyło.

12) Jak odnowić łożysko pod trybem dużym na bębnie sprzęgła. Ma luz duży. Sądzę, że można dać nowy grubszy pierścień i nowe waliki i bę-

dzie dobrze, nie kupując nowego trybu z tego powodu i nowego łożyska.

Odpowiedź na pytanie 11 i 12. Niestety łożysk, o które WPan pyta odnowić nie można trzeba zastosować nowe. Szlifowanie bieżni jak Pan proponuje zdjęło by warstwę utwardzoną (cementową) i bieżnia taka nie nadawałaby się do użytku.

13) Jaki jest odpowiedni smar do łyżysk mogneta i dynama, by wystarczyło na sezon o przeciętnie 10.000 km. Czy dobre jest mieszanie smaru z grafitem, by smar nie rozbryzgiwał i długo zachowywał chroniąc przed przedwczesnym zniszczeniem.

Odpowiedź na pytanie 13. Do smarowania łożysk magneta i prądnicy (dynamo) należy używać smaru półgęstego np: Mobilgreasse Nr. 2 oczywiście w miejscach gdzie przewidziane jest smarowanie to jest tam gdzie są smarowniczki.

Zagrafitowanie tego smaru jest wskazane.

14) Jak napełniać skrzynkę biegów smarem skoro nie ma żadnych regulatorów poziomu, ani korków wypustowych do zmiany smaru. Ja nalewam smaru do połowy, patrząc przez wieko. Potem jeżdżę i patrzę czy wybija smar przez łożyska. Jak wybija to dobrze wg. mnie. Po ustaniu wybijania jeżdżę 2.000 km., potem znów napełniam w sposób opisany. To jest niewygodne, bo smar spada na opony i niszczy je. Poza tym obawiam się rozsadzenia skrzynki jeśli dam za dużo. Jak należy tutaj postępować przy napełnianiu i jak często to stosować.

Opowiedź na pytanie 14. Napełnianie skrzynki przekładni smarem w sposób opisany przez WPana jest dobre, tylko że Pan tego smaru zadużo tam nakłada. Poziom oleju w skrzynce przekładni winien sięgać tak wysoko aby koła zębate były cokolwiek zanurzone. Uzupełniać należy co 1500 km. ilością około ⅛ litra. Przy takiej ilości smar nie będzie wyciekał przez łożyska, co jest nie pożądane, a skrzynka przekładni będzie w dostatecznym stopniu smarowana. (Jako smaru, w tym wypadku, wskazane jest stosowanie Mobilgreasse Nr. 2).

15) Przez pancerz tachometra dostaje się smar ze skrzynki biegów do licznika zegarowego. Jak tego uniknąć.

Odpowiedź na pytanie 15. Przyczyną wyciekania smaru przez linkę szybkościomierza do mechanizmu zegarowego jest za duży poziom oleju w skrzynce przekładni. Postępowanie, jak opisano w odpowiedzi 14, defekt usunie.

16) W jakich warunkach może powstać pożar motocykla.

Odpowiedź na pytanie 16. Pożar motocykla powstać może w najrozmaitszych warunkach, to znaczy: przy rozruchu silnika, podczas normalnej jazdy, w czasie postoju motocykla z pracującym silnikiem, w czasie zatrzymania silnika itp. Przyczyna najczęściej będzie zawsze ta sama, to jest oblanie gaźnika i okolicy rury ssącej benzyną. Silnik bardzo często czy to wskutek wirów powstałych w komorze kompresyjnej, czy to wskutek chwilowego złego składu mieszanki, czy też niewłaściwego nastawienia zapłonu „oddaje do tyłu" to znaczy część gazów spalinowych wyrzuca w rurą ssącą, gazy te wychodzą w postaci płomienia, który momentalnie zapala nagromadzone w rurze ssącej i jej okolicy benzynę i pożar gotów.

Oblanie gaźnika i okolicy rury ssącej benzyną może być spowodowane zacięciem się pływaka, odkręceniem się pokrywki komory pływakowej, nadmiernym przelaniem gaźnika przy rozruchu, nieszczelnością przewodów itp. W wypadku powstania pożaru należy przede wszystkim zamknąć dopływ paliwa i dać pełny „gaz". Jeśli palący się motocykl stoi w zamkniętym pomieszczeniu, garażu, szopie drewnianej lub tp. należy go natychmiast wyprowadzić na zewnątrz zdala od zabudowań i starać się szybko ogień zadusić. Można to zrobić tylko albo zasypując silnik ziemią, piaskiem, lub też okrywając szczelnie szmatami mokrymi nasyconymi wodą, uważać należy jednak aby szmaty nie były przepojone benzyną ani olejami, w żadnym natomiast wypadku nie można gasić ognia polewając wodą. Reagować należy szybko, ale spokojnie bez zdenerwowania, wybuch zbiornika nastąpić może w najgorszym wypadku przy ilości benzyny 1 litr po upływie 5 minut intensywnego ognia, im będzie więcej benzyny w zbiorniku tym czas ten będzie dłuższy, przy pełnym zbiorniku 12 do 15 listrów czas ten będzie wynosił około 15 minut. Doskonale w wypadku takiego pożaru pomagają gaśnice pianowe, które winny się znajdować w każdym garażu.

17) Pompka oliwna ssąco - tłocząca, mosiężna o 2 tłokach jest droga. Gdzie ją odnawiać i kiedy. U mnie tłok tłoczący oliwę z powrotem do baczku przy rozgrzanym silniku i rzadkiej oliwie nie ciągnie dobrze oliwy z karteru. W takich warunkach gromadzi się oliwy dużo w karterze, dużo jej ubywa, dymi, chlapie świecę i uniemożliwia jazdę. W moim systemie jest karter suchy.

Odpowiedź na pytanie 17. Pompkę oleju dwutłoczkową można wyremontować w ten sposób, że otwór w którym pracuje tłoczek ssący olej z karteru należy wyrównać rozwiertakiem i dopasować do niego nowy tłoczek tak aby luz wynosił około 0,1 do 0,15 mm.

18) Czy można w zbiorniku oliwnym (system obiegowy) — (osobno baczek) w ciągu sezonu o 10.000 km. nie zmieniać oliwy, tylko dolewać, bo w ciągu 2.000 km. ginie 2 litry oliwy, na których miejsce wlewam oliwę świeżą po trosze co 100 km., jeżdżąc stale przy pełnym baczku. Obecnie zużywam oliwy znacznie więcej, bo około szklankę ubywa na 400 km. Czego to jest powodem. Tłok ma dopiero 10.000 km. a pierścień 7.000 km.

Odpowiedź na pytanie 18. Silnik WPana winien zużywać około 1 litra oleju na 1000 km. Zwiększenie zużycia oleju zostało spowodowane wyrobieniem się tłoczka ssącego olej z karteru; szczegółowo zjawisko to opisaliśmy w odpowiedzi Nr. 1 na list p. A. C. Ussowicza z Wilna, umieszczonej w niniejszym numerze.

19) Jakie znaczenie praktyczne mają 2 a jakie 3 pierścienie w tłoku. Obecnie mam 2 pierścienie, lepiej się spisują jak przedtem 3 pierścienie. Jakie powinny być pierścienie w moim motorze, a zwłaszcza czy powinien być u mnie pierścień t.zw. oliwny z rowkami. Mam tylko 2 gładkie pierścienie.

Odpowiedź na pytanie 19. Istnieją dwa rodzaje pierścieni tłokowych t. zw. kompresyjne i olejne. Pierścienie kompresyjne uszczelniają przestrzeń między ścianką tłoka i cylindra i nie pozwalają na przedostawanie się gazów spalinowych pod tłok. Natomiast pierścienie olejne tak samo uszczelniają przestrzeń między ścianką tłoka i cylindra lecz dodatkowo nie pozwalają na przedostawanie się oleju ponad tłok. W silniku WPana winny się znajdować dwa pierścienie kompresyjne i jeden olejny, brak tego ostatniego może być, częściowo, przyczyną opisanego w pytaniu 18 nadmiernego zużycia oleju, zarzucania świec, dymienia itp.

20) Jeżdżąc stale mam nastawione na ładowanie akumulatora mimo, że b. mało używam światła i klaksonu. Czy w tych warunkach nie zachodzi obawa zniszczenia twornika dynama, lub akumulatora. U mnie jest instalacja „Lucas" gdzie amperomierz umieszczony jest na latarni wskazując strzałką w lewo ładowanie, strzałką w prawo wyładowanie. Przełącznik ma znaki literowe.

Odpowiedź na pytanie 20. Może WPan być spokojny o swoją prądnicę i akumulator i jeździć tak jak dotychczas, ponieważ prądnica ta posiada automatyczną regulację napięcia.

21) Czy dobrze jest ustawić zapłon wcześniej na stałe np. kiedy tłok ma do martwego punktu jeszcze 5 mm. drogi i niezależnie od tego mieć do dyspozycji cały zapas przyśpieszenia w rączce.

Odpowiedź na pytanie 21. W silniku WPana należy ustawić zapłon w sposób następujący: rączkę przyspieszenia zapłonu cofnąć do punktu skrajnego, koło zębate rozrządu ustawić tak, aby przerwa na stykach przerywacza nastąpiła w momencie kiedy tłok znajduje się w odległości 8 do 10 mm przed „górnym martwym punktem". Obrót rączki stanowi wielkość przyspieszenia zapłonu.

22) W jaki sposób można samemu diukować uszkodzone części lakieru na ramie, wachlarzach itp. Chodzi o rodzaj diuku i pomalowanie, by nie było znać.

Odpowiedź na pytanie 22. Zaprawki lakiernicze wykonywane domowym sposobem zawsze będą się „odcinały", będzie je znać. Chcąc żeby były niewidoczne należy je wykonać sposobem lakierniczym, to znaczy, miejsca uszkodzone należy zeszlifować na mokro papierem szmerglowym, miałkim, poczem zagruntować lakierem specjalnym do tego celu; po wyschnięciu ponownie zeszlifować, wysuszyć i pokryć lakierem właściwym.

Pokrywać należy lakierem szybko

schnącym za pomocą pistoletu lakierniczego.

Po wyschnięciu lakier spolerować specjalną pastą.

23) Czy w naszych, warunkach terenowych nie lepiej zlikwidować automatyczne oliwienie łańcucha tylnego na gotowanie łańcucha w parafinie z grafitem i łojem. Wydaje się mi, że przy automatycznym oliwieniu następuje większe zużycie łańcucha, aniżeli nawet przy pracy jego na sucho.

Odpowiedź na pytanie 23. Uwaga WPana jest słuszna; w naszych warunkach terenowych, automatyczne smarowanie łańcucha tylnego wtedy, kiedy łańcuch ten nie jest całkowicie osłonięty mija się z celem, a nawet przynosi szkodę łańcuchowi. W takim przypadku racjonalnem jest gotowanie go w łoju zagrafitowanym, a jeszcze lepsze stosowanie specjalnego preparatu „Katenit Nr. 2" jako gorącej kąpieli łańcucha. Zabieg ten należy powtarzać po każdych 2000 — 3000 km.

24) Jak należy postępować przy składaniu rozebranego silnika, by system korbowodowy dobrze wycentrować przy zmianie łożyska i żeby dobrze połączyć z rozrządem tak, by wentyle otwierały się we właściwą porę np. by wentyl wydechowy otwierał się już kiedy tłok nie dochodzi do dolnego martwego punktu. Jakie tu zachować trzeba przepisy.

Odpowiedź na pytanie 24. Układ korbowy po zmontowaniu, przed ostatecznym skręceniem, należy wycentrować w sposób następujący: jeżeli WPan dysponuje warsztatem, który posiada tokarnię, proszę układ korbowy umocować w uchwycie tokarni, chwytając za jeden z wałków bocznych. Następnie, obracając tokarnię ręką, ustawić drugie koło rozpędowe tak aby obracało się równo.

W braku tokarni proszę układ korbowy podeprzeć w miejscach, gdzie na wałkach przychodzą łożyska, przyczem podparcie to musi umożliwiać wałkom obracanie się i wykonać censtrowanie jak wyżej. Po dokładnym wycentrowaniu, wszystkie nakrętki należy mocno dokręcić i zabezpieczyć. Koło zębate rozrządu proszę zmontować wg. znaków jakie winny się znajdować na tych kołach. Jeżeli koła znaków nie posiadają, prosimy podać nam dokładną charakterystykę motocykla, rok produkcji itp. a postaramy się dostarczyć WPanu dokładną instrukcję montażu rozrządu. *S. K.*

Wieści z zagranicy

Cały motocyklowy świat sportowy w Anglii zaabsorbowany jest pytaniem, czy fabryki zdążą przygotować na TT Anglii 1939, do których pozostało wszystkiego pół roku, nowe zaprojektowane modele wielocylindrowe (2 i 4-cylindrowe) z kompresorami, przeznaczone dla odparcia koncentrycznego ataku Niemców (BMW I DKW) i Włochów (Benelli, Gilera). Przeważa ogólne zdanie, że modele te będą zdolne rozwinąć potrzebną wydajność dopiero w 1940 roku po generalnych próbach w roku 1939. Jak wiadomo, w ostatnich kilku latach Anglicy próbowali już szczęścia z podobnymi modelami (4-cyl. New Imperial i AJS z kompresorami 500 cm³), jednak bez większego powodzenia.

Wśród konstruktorów fabrycznych kiełkuje zamiar zastosowania w motocyklach amerykańskiego wynalazku automatycznej regulacji zaworów, polegającej na hydraulicznych popychaczach. Popychacze te są puste w środku i mają stały dopływ oleju pod ciśnieniem od pompy olejnej. Dopływ ten przechodzi przez jednokierunkowy zawór sprężynkowy przepuszczający olej w środek popychacza, nie wypuszczający natomiast go z powrotem. Umieszczona w środku popychacza sprężynka przyciska go stale do zaworu, co po pierwsze usuwa zupełnie klapanie zaworów, po drugie zaś stale napełnione olejem wnętrze popychacza odgrywa rolę automatycznego regulatora zaworu.

W małej Belgii ilość motocyklistów, zrzeszonych w klubach motocyklowych, wynosi ponad 11 tys.

Pod względem dróg Italia jest najbardziej luksusowym państwem w Europie: na 1 km szosy przypada tam wszystkiego 2 pojazdy. W Wielkiej Brytanii gęstość ta jest o wiele większa: 9 pojazdów na 1 km.

Wiele konstruktorów fabrycznych poświęca całą swoją twórczość wynalazczą skonstruowaniu nowych 500-ek dwucylindrowych o cylindrach stojących w rzędzie poprzecznym, jak w Triumph „Tiger 100", FN itp.

Angielski jeździec Ernie Thomas zaangażowany został przez DKW na 250 i 350-ki na sezon 1939.

Niemiecka fabryka NSU przygotowuje swoją 350-kę o dwuch stojących cylindrach z kompresorem do pobicia rekordu bezwzględnej szybkości w swojej klasie w r. 1939.

Ostatnio w Niemczech było zarejestrowanych około 1.600.000 motocykli i ponad 1.300.000 samochodów. Przeważnie, jest to oczywiście wszystko krajowa produkcja. W liczby te nie wchodzi wojskowy tabor samochodowy. To już jest motoryzacja!

W ostatnim angielskim Motor Cycle czytamy: „Więcej Polaków w siodle. Ilość motocykli w Polsce powiększyła się o 50% w ciągu ostatnich 18 miesięcy".

Najświeższą sensacją na wystawie w Earls Courts była wiadomość o decyzji fabryki Velocette seryjnego wypuszczenia na rynek wyścigowego modelu KTT z resorowanym tylnym kołem. Modele te wg zapewnienia i gwarancji fabryki będą identyczne z wyścigówkami fabrycznymi tak w materiale i wykonaniu, jak i szybkości. Przy każdym produkowanym modelu pracuje oddzielna brygada z trzech najlepszych monterów fabryki. Absolutna gwarancja tych maszyn waha się w granicach 110 — 114 mil/g., co zostało niejednokrotnie praktycznie dowiedzione w ciągu ubiegłego sezonu. Jest to najdroższa wyścigówka na rynku angielskim, której cena wynosi 120 ang. funtów.

Model Francis Barnet Cruiser J 45 250 cm³ jest bodajże jedynym motocyklem na wystawie, posiadającym pełne opancerzenie od błota i kurzu, chroniące tak mechanizmy maszyny, jak i jeźdźca. Ułatwia to oczyszczenie maszyny zewnątrz, jak również przedłuża jej wiek.

PRZYPOMINAMY, ŻE NAJWYŻSZY JUŻ CZAS BY UREGULOWAĆ ZALEGŁĄ ZA II PÓŁROCZE 1938 PRENUMERATĘ I ODNOWIĆ JĄ NA R. 1939.

Dziesięć przykazań motocyklisty!

I. — Poznaj dokładnie wszelkie tajniki mechanizmu swej maszyny.

II. — Pamiętaj, że dobry motocyklista więcej dba o maszynę niż o siebie.

III. — Jedź zawsze zgodnie z obowiązującymi przepisami.

IV. — Nie odmawiaj pomocy w drodze mtocykliście, potrzebującemu tej pomocy.

V. — Opiekuj się początkującym motocyklistą.

VI. — Bądź lojalnym do klubu, do którego należysz.

VII. — Umiej walczyć na zawodach szlachetnie i bez zawiści do współzawodników.

VIII. — Umiej wygrać bez dumy i przegrać bez goryczy.

IX. — Umiej połączyć csobistą przyjemność i wygodę z dobrem ogółu i Państwa.

X. — Pomnij, że jesteś obywatelem — żołnierzem Rzeczypospolitej Polskiej, która w każdej chwili może zażądać zdania egzaminu z osiągniętej wiedzy i sprawności motocyklowej.

ZEBRAŁ I UŁOŻYŁ JERZY KULESZA.

PRENUMERATA:

Rocznie . . . . zł 6.00
Półrocznie . . . . . . zł 3.00
Konto rozrachunkowe (tylko dla wpłat prenumeraty) Warszawa I, nr 247.

REDAKCJA:

Redaktor przyjmuje w lokalu Polskiego Związku Motocyklowego po uprzednim telefonicznym porozumieniu się z zainteresowanymi. Telefon 11.15-25 lub Nr. 4.14-56.

ADMINISTRACJA:

Administracja jest czynna w poniedziałki, środy i piątki od godz. 18 — 21, Nalewki 4 m. 15. Konto w P. K. O. Nr 22.680.

WYDAWCA: POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY

Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Sp. z ogr. odp. Nowy-Świat 54, tel. 615-56 i 248-40.


STARACHOWICE
STAR
STAL NARZĘDZIOWA